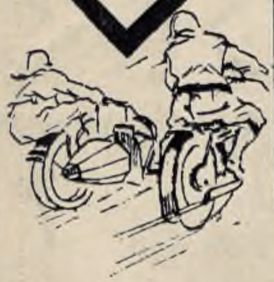
MOTO



RYZACJA
SPORT
TECHNIKA
TURYSTYKA

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIAZKU MOTOCYKLOWEGO



Nr. 10 1938

Rok 8-my

Cena numeru 50 gr.

Motocykliści zrzeszeni otrzymują „MOTOCYKL i CYCLECAR" bezpłatnie

MOTOCYKL i CYCLECAR

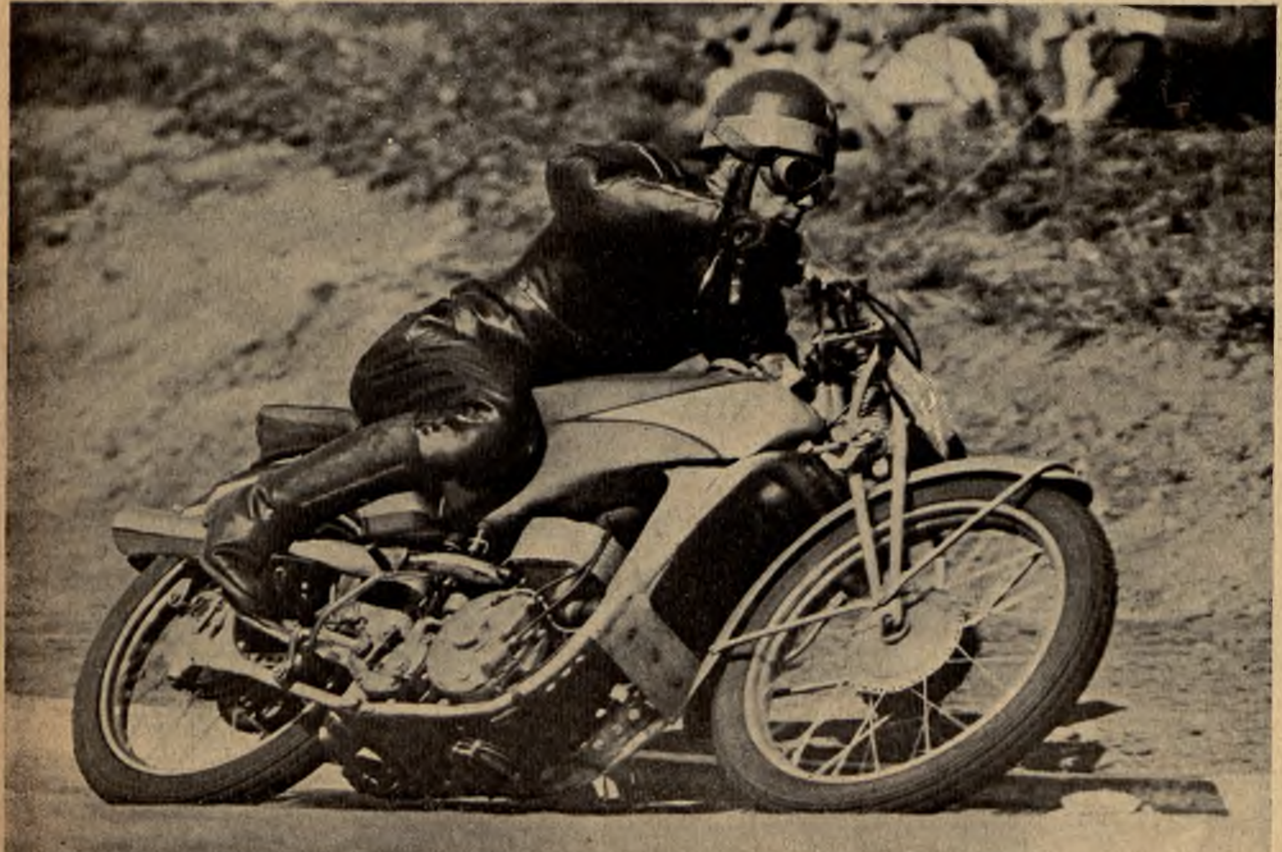
MIESIĘCZNIK

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM MOTORYZACJI, TECHNIKI, SPORTU I TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ

Nr. 10. PAŹDZIERNIK 1938 r.

REDAKTOR — JERZY KULESZA. WYDAWCA — POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

Wyścig o „Wielką Nagrodę Polski"



Zwycięska „Dekawka" na wirażu.

J. J. MAKOWSKI.

Wielka Nagroda Polski (Grand Prix)

Termin naszej Wielkiej Nagrody przeniesiony został z wczesnego lata na dzień 25 września. Wykonane prace poszły na marne, trzeba było, bynajmniej nie z winy organizatorów, wszystkie przygotowania rozpoczynać od początku. Ale nowy termin miał drugą wadę: w tym samym dniu rozgrywano zawody o Wielką Nagrodę Italii, zaliczane zresztą do mistrzowstw Europy, w tym samym dniu też odbywał się mecz piłki nożnej z Jugosławią w Warszawie.

Fakty te nie są bez znaczenia. O ile w pierwszym terminie zjechaliby do nas w znaczniejszej ilości czołowi zawodnicy Europy, to w terminie drugim, w dniu 25 września, widzieliśmy na starcie zaledwie 3 zawodników zagranicznej extra - klasy, zawodników fabrycznych, podczas gdy resztę naszych gości stanowili mniej lub więcej popularni amatorzy.

Na szczęście znajdujemy się już obecnie w takiej sytuacji, że nie potrzebujemy się już dopraszać gwiazd, by zechciały zjechać do nas na start. Nareszcie, po ogólnym ruszeniu motoryzacji, daje się zauważyć coraz istotniejsze zainteresowanie zagranicznych sfer fachowych naszym motocyklizmem. W tym roku jednak nie mogliśmy wykorzystać dla celów propagandowych tego tak cennego dla nas zainteresowania, obcych, przede wszystkim, managerów. Stanął na przeszkodzie i drugi, niezbyt szczęśliwy termin.

Nie widzieliśmy na starcie ani jednego Anglika, który potrafiłby pokazać nam wysoką kulturę jazdy i odmienną od niemieckich maszynę. Nie przyjechali też z powyżej podanych przyczyn zawodnicy włoscy. Pozostali Niemcy, którzy, odnosząc tak rewelacyjne sukcesy sprzeda-



Na chwilę przed startem

Odezwa Związku Polskich Związków Sportowych do sportowców Śląska Zaolzańskiego

Związek Polskich Związków Sportowych przesłał do sportowców zza Olzy następujące powitanie:

„Wasze organizacje były przez długie lata niewoli kuźniami siły, hartu i woli wytrwania. Utrzymaliście je, mimo rozlicznych trudności, wychowując całe zastępy szermierzy o wolność, przyczyniając się w ten sposób walnie do ostatecznego zwycięstwa. Dziś, gdy możecie stanąć ramię przy ramieniu z nami, otwierają się przed Wami nowe, jaśniejsze i szersze horyzonty.

Wspólnym wysiłkiem odrobimy zaległości, pracując zgodnie i ofiarnie w myśl pięknego hasła: „Prędzej, wyżej, mocniej". Wyciągając do Was bratnią dłoń, wzywamy Was do jaknajrychlejszego powiązania Waszych organizacji z naszymi Związkami, a cały polski świat sportowy do nawiązania z Wami jaknajżywszego kontaktu".

ży na naszym rynku, powinniby więcej zainteresować się naszymi prestiżowymi zawodami.

Niestety, nie byli w stanie pokazać nam stopnia swego zainteresowania. Grupy wyścigowe NSU i BMW wysyłały swych zawodników do Włoch na tor Monza, DKW — nie dysponowała swym słynnym jeźdźcem, Ewaldem Kluge.

A trzeba wiedzieć, że Kluge po 11 startach i jedenastu zwycięstwach na wszystkich bardziej znanych trasach Europy poczuł się wreszcie zmęczony. Dla odmiany chciał startować na samochodzie sportowym Wanderer w raidzie Berlin — Rzym, który jednak został w ostatniej chwili odwołany. Kluge już po zawodach o Wielką Nagrodę Europy zapewnił sobie i swej marce mistrzostwo w klasie 250 ccm. Tak więc nie miał potrzeby wybierania się do Włoch po nowy sukces: do mistrzostw nie potrzebował się już męczyć, a start we Włoszech jest dla jego marki bez znaczenia handlowego, ze względu na prawie równe zeru cyfry exportowe DKW do Włoch. W innych kategoriach marka ta nie miała aspiracji do zwycięstwa na torze Monza. Tak więc pozostała nie zatrudniona na niedzielę, 25 września.

Po niepowodzeniu, pozornym zresztą, samochodów z pod znaku DKW Auto - Union (do którego należą wytwórnie motocykli DKW) w raidzie Automobilklubu, postanowiono tym razem wysłać do Polski motocykle, które prawie z całą pewnością powinny wrócić do kraju jako zwycięskie.

Kiedy w przeddzień zawodów rozmawiałem w Berlinie z szefem ekipy wyścigowej motocykli DKW, Alfredem Meurer'em, usłyszałem rzecz ciekawą: — nasi zawodnicy jadą do Waszego kraju w asyscie tylko dwuch mechaników. Zadaniem ich jest zdobyć pierwsze miejsca w swych kategoriach. Nie znam dokładnie ich konkurencji, lecz mimo to myślę, że powinni wrócić jako zwycięzcy. Wszyscy są zawodnikami extra-klasy, posiadają doskonały trening, są w najlepszej formie. O ile ich nie poniesie temperament i słuchać będą zaleceń — przyjadą jako zwycięzcy.

Było dla mnie wówczas oczywistym, że zawodnicy ci mają sukcesy w kieszeni, jeśli nie zdarzy się im jakiś złośliwy przypadek. Pomijając już ich wysoką klasę jeździecką, wystarczyło zwrócić uwagę na dwa czynniki: maszyny i możliwości ich wykorzystania.

A maszyny ich nie miały sobie równych na starcie tegorocznej naszej Wielkiej Nagrody. Model najmniejszy, słynny model o silniku 250



MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MOTOCYKLOWE O „WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI" ZASZCZYCIŁ SWA OBECNOŚCIĄ GEN. BRYG. DR STANISŁAW ROUPPERT, PREZES HONOROWY POLSK. ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

Stoją od lewej: ppłk. Olczak b. prezes S. M. W. K. Legia, Przewodniczący Gremium Komisarzy Sportowych, kpt. Rybiński komisarz sportowy zawodów, znany jeździec i działacz motocyklowy — mjr. J. Kulesza, — p. Rode, prezes Union Touring'u w Łodzi, zasłużony działacz motocyklowy, — p. inż. Zoll, znany działacz motocyklowy, organizator raidu „Sto mil po Polsce".



Gen. bryg. dr. St. Rouppert w rozmowie z przedstawicielem Dowództwa Broni Pancernych, płk. dypl. Kapciukiem oraz ppłk. Hodalą b. prezesem Sekcji Motorowej W. K. S. Legia w Warszawie, klubu — organizatora zawodów o „Grand Prix" Polski.

ccm z przepustnicą obrotową, o mocy około 20 KM potrafił dać przy przełożeniu na nasz wyścig około 150 km/g, model 350 ccm około 170 km/g, wreszcie największy model, 500 ccm, około 185 km/g. Nie trzeba też zapomniać, że modele te słynne są w całej Europie z niesłychanego przyspieszenia, zapewnionego im przez wybitnie wysoko - obrotowe silniki dwutaktowe ze sprężarkami.

Przeglądając tuż przed startem zgłoszone na wyścig maszyny, byłem prawie pewny, że start trzech DKW będzie tylko jazdą pokazową, demonstracją jednych z najszybszych maszyn Europy, demonstracją równego i opanowanego tempa, utrzymywanego niezmiennie, zmniejszanego lub zwiększanego tylko stosownie do właściwych potrzeb a niezależnego zupełnie od chwilowego humoru zawodnika.

Pokazowa jazda maszyn DKW nie wpłynęła bynajmniej na miejsca polskich jeźdźców. Nasi zawodnicy rozegrali piękną i równą walkę z przedstawicielami Estonii, Finlandii i Szwecji, a też i z dwoma Niemcami z Wiednia. Rozpatrując więc momenty: przegraliśmy czy wygraliśmy, nie powinniśmy nigdy porównywać naszych zawodników z trzema przedstawicielami niemieckiej (czytaj w tym wypadku: europejskiej) extra - klasy.

Biorąc pod uwagę wyniki Bungerza, Wünschego i Petruschke trzeba sobie zdać sprawę, że jechali oni nie zagrażani przez nikogo. Wytworzyła się więc u nas sytuacja, podobna do wszystkich zawodów zachodniej Europy: podczas gdy wszyscy zawodnicy jednej grupy klasyfikowani są w kolejności, to sfery fachowe zawsze zwracają uwagę na głębszy, istotniejszy podział wyników. Pierwsze miejsca zawsze muszą być zajmowane przez... maszyny fabryczne, a dalsze dopiero przez prywatnych zawodników, nie opartych o pomoc techniczną czy materialną ze strony wytwórni.

Dlatego też, po rozpatrzeniu wartości wyników naszych gości „fabrycznych", rozpatrzmy osobno wyniki naszych jeźdźców i zagranicznych prywatnych. Dopiero wówczas zrozumiemy istotę powyższego podziału...

Trasa zawodów jest nader ciekawa, posiada wiele sensacyjnych momentów. Przede wszystkim należy podkreślić jej bliskie położenie około stolicy i doskonałe warunki komunikacyjne. W naszych warunkach, kiedy 10 czy 15 tysięcy widzów może udać się na start tramwajem czy autobusem — moment to wyjątkowej wagi. Oto właściwa przyczyna, że wyścig oglądały tłumy, które musiałyby z emocji motocyklowych zrezygnować, gdyby zawody odbywały się np. w Strudze koło Warszawy.

Okrążenie posiada 7,8 km w obwodzie. Jest jednym z najciekawszych w Europie pod względem układu „prosta - zakręty". Jak zwykle posiadamy tu trochę szczęścia i trochę... nieszczęścia. Takich tras, jak Wisła (wyścig górski) czy Bielany — pozazdrościć nam może niejeden kraj. Tak powiedziałby każdy poważny zagraniczny zawodnik, oglądając plan terenu zawodów.



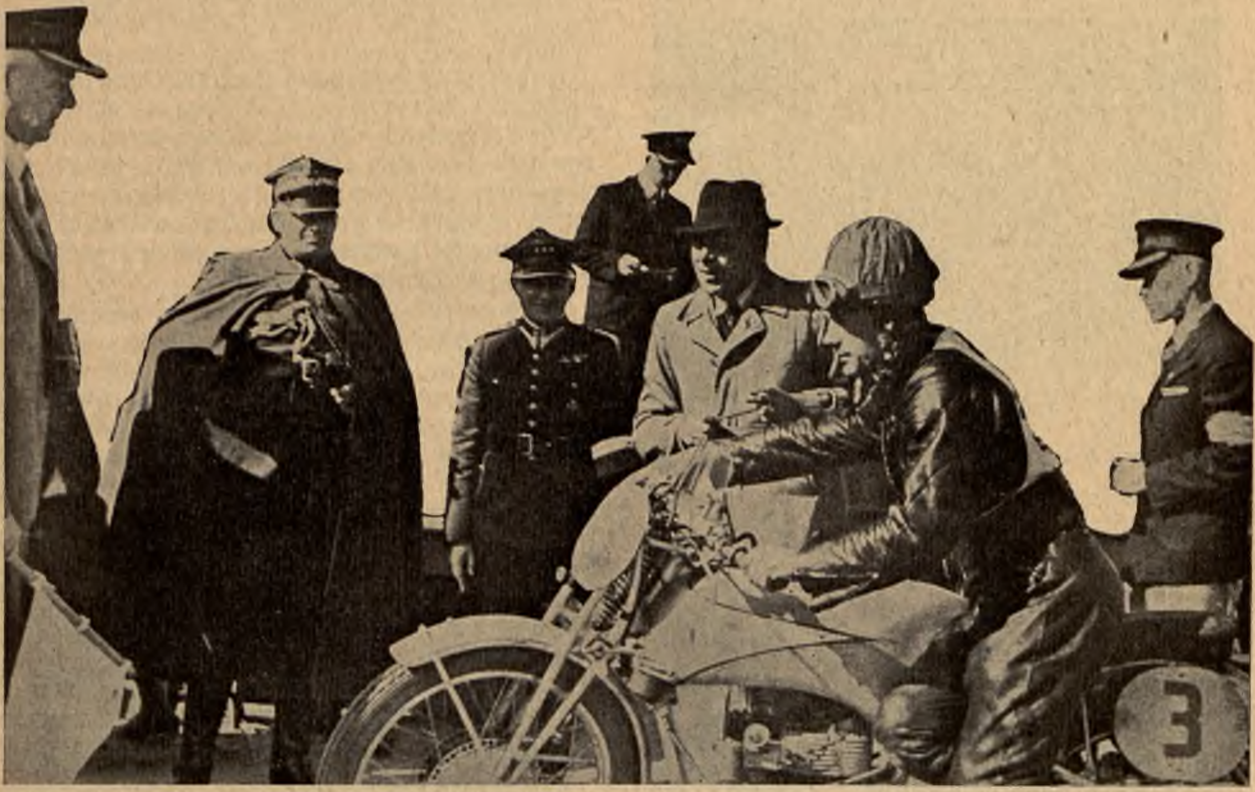
Zawodnicy wiedeńscy przy motocyklu Puch Compresor 250 Nowotnego: Nowotny i Cerny.

Ale zmieniłby nieco zdanie, gdyby z dwoma wspomnianymi okrążeniami zapoznał się z wysokości siodełka motocykla. Nawierzchnie dwuch tych okrążeń pozostawiają wiele do życzenia, szczególnie „nawierzchnia” na Bielanach. Dwie te trasy mają też kilka niebezpiecznych miejsc, zbyt wąskich dla wyścigu prowadzonego naprawdę w wysokim tempie.

Jeśli nawierzchnia okrążenia na Bielanach miała w wielu miejscach w tym roku wprost kompromitujący stan, przypisać to chyba należy tylko ospałemu stosunkowi do motocyklizmu coraz bardziej ginących — na szczęście — przeciwników „diabłów na dwuch kołach”, którzy jednak w sprawie naprawy jezdni na okrążeniu mieliby coś do powiedzenia. Jak powiedziałem, „nawierzchnia” na całym prawie okrążeniu nadaje się do gruntownego przerobienia, patrząc oczywiście z punktu widzenia uczestnika wyścigu.

Długa prosta, nad którą położono trybuny, posiada tak pofalowany asfalt, że trudno było zawodnikom na maszynach bez tylnego resorowania rozwijać wyższe szybkości. Odcinki zato szosowe, choć może nie pofalowane, miały seriami rozciągające się dziury, tworzące pułapki, szczególnie dla lekkich maszyn. Jeśli tu dodać, że wielka ilość maszyn musiała być z wyścigu wycofana przez... łapanie gwoździ, to zorientujemy się, że okrążenie powinno być „przygotowane” do wyścigu przy pomocy przede wszystkim... mioteł.

Poza maszynami DKW fabrycznych zawodników niemieckich niewiele pokazano ciekawego zainteresowanym budową maszyn wyścigowych. Wszystko typy już nam znane. Trzy maszyny jeźdźców zagranicznych: 350 ccm, 2 cyl. Husqvarna, 500 ccm AJS i 250 ccm Puch, chłodzony wodą, znane to typy z ostatniej rozgrywki w Wiśle. Tam już nie były „nowe”, tak więc na Bielanach nie mogły pokazać nic ciekawego. Z nowych za to maszyn podkreślić należy start NSU 500 ccm i 500-ek super - sportowych, tak zwanych SS, marki BMW. Podczas gdy pierwsze w wykonaniu wyścigowym pokazały znaczną szybkość i dobre trzymanie drogi, to drugie zadziwiły wprost swą maksymalną szybkością, która leży zaledwie około 10 procent poniżej maksymalnej szybkości przeciętnych prywatnych wyścigówek.

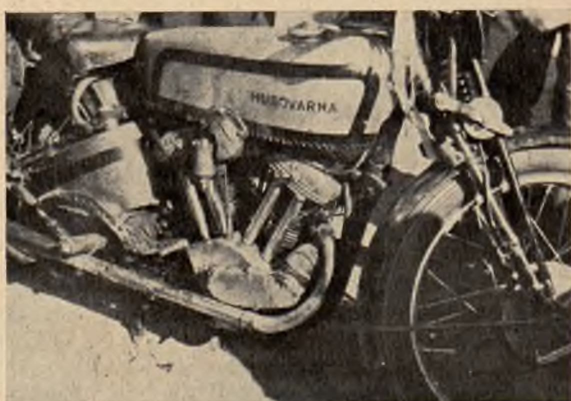


START MOTOCYKLISTY NIEMIECKIEGO BUNGERZ'A ZDOBYWCY „GRAND PRIX POLSKI”. Stoją od lewej: p. Kossowski Wacław, znany organizator wielu zawodów, b. vicekomandor raidów, starter zawodów o „Grand Prix Polski” — gen.-bryg. dr Rouppert, Prezes Honorowy P. Z. M-u, — kpt. Krupiński Hieronim, sekretarz generalny P. Z. M-u, zasłużony działacz motocyklowy, b. kpt. sportowy P. Z. M-u, — p. Docha Józef, znany jeździec i organizator motocyklowy, obecny kpt. Sport. P. Z. M-u (w roli speaker'a), — p. Szerfer, znany działacz i organizator na terenie m. Łodzi, — p. Waśkiewicz, członek zarządu P. Z. M-u, sekretarz tegorocznych zawodów.

Przedstawione nam już kilkuletnie angielskie wyścigówki: Norton, Excelsior - Manxman, Rudge — dowodzą, że już wtedy walczono z ciężarem maszyny. Niemieckie fabryczne DKW posiadają w roku... 1938 ciężar wyższy od niejednej maszyny turystycznej w swym litrażu. I tak np. 500-ka fabryczna DKW waży prawie 180 kg, a 250-ka prawie 140 kg. Cyfry zdawałoby się nie do wiary. A jednak tak jest: posiadają przecież chłodzenie wodne i zbiorniki paliwa, o



Zawodnik szwedzki Carlson w rozmowie z przedstawicielami poselstwa Szwecji, przed startem do wyścigu



2 cylindrowa Husqvarna 350 ccm, Carlsona, która uległa rozbiciu.





nie widzianej dotychczas formie i pojemności.

Porównując dalej rozwiązanie i wyposażenie fabrycznych DKW i naszych prywatnych wyścigówek nie należy zapominać o tylnym resorowaniu maszyn fabrycznych, które są jedyną przyczyną, że Bungerz, Wünsche i Petruschke — kończyli jazdę zupełnie nie zmęczeni. Na maszynach ich dojrzeć można było dwa ulepszenia: licznik obrotów silnika, wskazujący zawodnikowi na stopień obciążania go, a jednocześnie możliwie wiernie oddający szybkość maszyny. Godnym podkreślenia jest też, że licznik szybkości DKW znajduje się po lewej stronie zbiornika, na wysokości dolnego jego obrzeża. Jest to najlepsze miejsce dla licznika obrotów, jeśli zawodnik ma go obserwować przy znacznej szybkości bez narażania się na zbytnie niebezpieczeństwo.

Innym, zdawałoby się drobnym, ulepszeniem maszyny fabrycznej DKW jest... celluloidowa szybka umieszczona pod lekkim kątem na kierowniku. Za nią chowa zawodnik głowę przy wysokiej szybkości, ma ona za cel ochronę okularów zawodnika przed uderzeniami much, owadów a nawet kamieni, jakie może wyrzucić spod koła wyprzedzająca maszyna.

Poza wymienionymi cechami szczególnymi nie pokazali fabryczni Niemcy nic specjalnego że nie mieli defektów gum, kwestia to tylko ich szczęścia. Uwagi o posiadaniu przez nich w oponach „ochraniaczy" przed gwoździami należy traktować jako bajki niezorientowanych entuzjastów. Koło motocykla wyścigowego, zwłaszcza maszyny o resorowanym tyle, musi być możliwie lekkie. Ochraniacze — wkładki przeciwgwoździowe znane są doskonale od wielu lat, stosuje się je czasami nawet na motocykle i samochody turystyczne, posiadają jednak wiele wad i są bardzo ciężkie — oto przyczyny, dlaczego dotychczas nigdzie się nie rozpowszechniły. Na obręczy przedniego koła maszyny zawodnika Petruschke widać było 2 głębokie wgięcia, powstałe przez silne „dobicia" koła na dołach. Oto jeszcze jeden dowód, że ponadwyrężali swe koła, ale nie przebijali ich gwoździami, jak to przydarzyło się wielu naszym zawodnikom.

Z jeźdźców naszych najwyższy poziom wykazuje Jerzy Mieloch z Poznania. Zdaje się, że uwzględniając jego trening, a więc formę, technikę jazdy i dużą dozę wykazywanej na trasie inteligencji — jest dziś niezaprzeczalnie najlepszym polskim zawodnikiem. Nie znaczy to, że inni nasi jeźdźcy czołowej grupy są klasą słabą. Lemański, Bathelt, Baron i inni posiadają wiele rutyny — nie mają jednak okazji pokazania swych możliwości szczytowych, czy

Ekipa estońska — stoją od lewej pp. Veldemann i Tomson. zawodnicy — p. H. Pärkma, viceprezes Eesti Mootorspordi Klubi, — p. M. Dąbrowski, opiekun ekipy w Polsce.

Trójca „przysięgłych Rudge'istów" pp. Jurkowski, Klimkowski i por. Nahorski przed startem do wyścigu o Grand Prix Polski.

to przez brak odpowiednich maszyn, czy też przez tragiczny brak istotnego treningu. Wielu też z polskich zawodników jedzie może skutecznie, ale jednak... niełdnie, innymi słowy mówiąc, nie mają „wdzięku". Nie chodzi tu o to, żeby byli barwni lub przesadnie żywi, lecz chodzi o to, żeby mieli styl. Przecież nawet zdecydowani laicy na pytanie potrafili odpowiedzieć: — o, ten mi się podoba. I ten też... To byli: Mieloch i Finn-Penti. Jeden i drugi pokazali wspaniałe sylwetki, jechali jakby przyrośnięci do maszyn. Jechali nawet, moim zdaniem, ładniej od „fabrycznych" Niemców. Zdają się mieć klasę czystego sportu w odróżnieniu od zawodowych wyjadaczy kilometrów na wyścigach.

Przeglądając głosy prasy po wyścigach kilkakrotnie natknąłem się na uwagi, że naszą Wielką Nagrodę zawsze zabiorą obcy jeźdzcy popierani przez fabryki o ile zawodnicy nasi nie dostaną stosownych maszyn, nawet... krajowych wyścigówek.

Nie powinniśmy zapominać, że opracowanie naprawdę rasowej wyścigówki wymaga wieloletniego nieprzerywanego wysiłku i wielu, wielu dziesiątków tysięcy wydatków. Na budowę takich maszyn pozwalają sobie tylko najsilniejsze finansowo wytwórnie motocykli. Przez maszyny wyścigowe wpadły w trudności finansowe takie wytwórnie, jak Rudge, AJS, Terrot, Husqvarna. Dlatego też przestały zajmować się maszynami wyścigowymi, poświęcając się tylko innym typom.



Znany zawodnik z M. K. Z. S. Grudziądz p. Teichreber po drobnej naprawie wyrusza z parku.
Fot. Fikus.



Doskonały zawodnik fiński Sirkiä Penti przy swym Nortonie.

Celowym wydaje się coraz istotniejsze udostępnienie nowoczesnych maszyn specjalnych zawodnikom naszej czołowej grupy, dla umożliwienia konkurencji wyrównanej z prywatną extra - klasą z zagranicy. Fakt zniesienia cła na wyścigówki to jeszcze niewiele. Przedstawicielstwa, znane z wielkich obrotów handlowych motocyklami mogłyby zakupić maszyny specjalne wyczynowe, które z kolei startowałyby z pożytkiem dla propagandy sportu i... dla tych firm. Przecież „naczelni" naszego automobilizmu przed i po raidzie Automobilklubu piętnowali te przedstawicielstwa, które robiąc kokosy na naszym motorowym rynku, stronią od sportu propagandowego. Kilka tych wierszy pozwalam sobie oddać pod rozwagę kierowników czołowych polskich firm handlu motocyklowego...

Wyniki naszych młodych zawodników, określonych przez organizatorów jak „juniorzy", w odróżnieniu od rutynowanych „wyścigowców" — seniorów, są bardzo zadawalające. Siedmiu juniorów, którzy ukończyli przepisane im 28 okrążeń, a mianowicie: 500 ccm — Brendler, Broniatowski i Ujczak, 350 ccm — Grochowski i Grzegorzewski, a wreszcie 250 ccm — Nahorski i Klimkowski — wykazali, że nie tylko potrafią przebyć dystans 220 km w dobrej formie, ale również, że potrafili odpowiednio przygotować i wyzyskać swe maszyny.

Trudno dziś powiedzieć coś na temat możliwości ich poprawy formy czy warunków jeź-



Por. Nahorski zwycięzca w kategorii 250, junior w wyścigu o „Grand Prix" Polski, jedyny zawodnik wojskowy służby stałej.



P. Brendler, zdolny i ambitny jeździec łódzkiego Union Touringu, zwycięzca w kat. 500 ccm, junior w wyścigu o „Grand Prix" Polski.

dzieckich, gdyż posiadamy jeszcze w stosunku do nich zbyt mało materiału porównawczego. Chcąc pokazać się z dobrej strony, muszą postarać się o kilka startów.

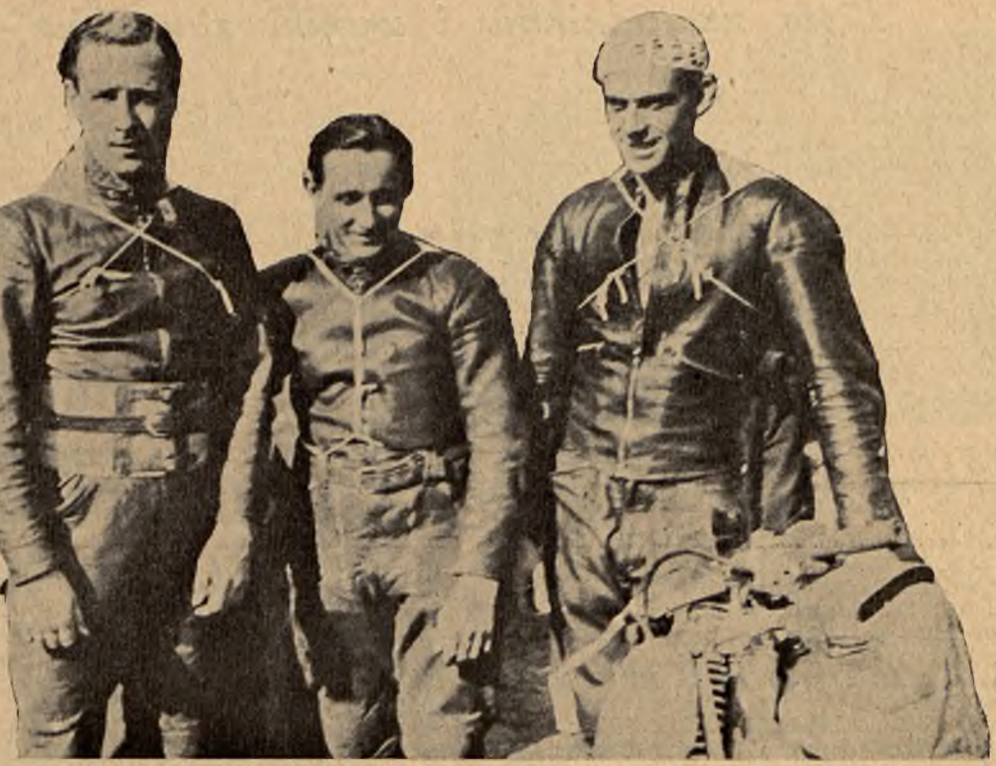
Najlepiej z nich wypadł moim zdaniem popularny raidowiec, por. Nahorski na Rudge 250 ccm, maszynie szybkiej, małej, lekkiej i — jak się okazało — niezawodnej. Obserwując pracę na standach muszę tu podkreślić, że dobra praca maszyny Nahorskiego to w wielkiej mierze zasługa popularnego warszawiaka, p. Truskolaskiego, który przygotowywał ją wraz z zawodnikiem, jako znany krajowy specjalista od tych doskonałych maszyn angielskich.

Na 6 zgłoszonych maszyn w klasie juniorów 350 ccm zanotowano 4 Velocette. Dwie z nich w ogóle tylko ukończyło wyścig, dając tym samym świadectwo swej wytrzymałości. Zawiódł tu Raleigh i Excelsior. W 500-kach juniorów wystartowało 13 maszyn, ukończyło wyścig tylko 3: Zündapp, BMW i Sarolea. Zaledwie więc tylko 7 zawodników juniorów ukończyło wyścig, na 21 startujących. Zestawieniem tym nie trzeba się jednak zbytnio przejmować. Jeśli dużo ich odpadło, znak to, że nie mieli jeszcze dostatecznej rutyny, którą nabrać mogą tylko podczas częstych startów. Solidnie wypracowane miejsce w wyścigu motocyklowym osiąga się po wielomiesięcznej pracy nad sobą i maszyną. A jeśli „zarobi" się je łatwo, znak to, że sukces spowodował przypadek.

Zwracał ogólnie uwagę fakt, że nie startowali Docha, Jakubowski i Skórka. Pomijając tu poziom obecny i możliwości „wyścigowe" każdego z nich, trzeba zaznaczyć, że do niedawna jeszcze byli to ludzie znani na okrążeniach polskich zawodów motocyklowych, bez względu na ich wyniki. Docha nie startował, gdyż jego doświadczenie i rutyna organizacyjna potrzebna była wszędzie. Moim zdaniem mógł być jeszcze lepiej wykorzystany niż jako speaker, którą to funkcję spełniał rzetelnie, ale bez szczególniejszego humoru. Mógł objąć na przykład propagandę...

Jakubowski pokazał się na treningu na Excelsior - Manxman... Było to wielką sensacją dla wtajemniczonych, gdyż Jakubowski jest filarem sprzedaży DKW. Z jakich przyczyn nie startował, trudno było się dowiedzieć. Jedno tylko jest jasne: Manxman sprawił wytwórni dotychczas w ogóle więcej trosk niż jakikolwiek inny model. Maszyna to znana z tragicznego shimmy, które występuje zupełnie niespodziewanie na prostych, o najpiękniejszej nawet nawierzchni. Na zmianę widelca i eksperymenty z jego „wykładaniem" nie było już czasu. Jeśli Jakubowski nie jechał na tej maszynie w wyścigu ze względu właśnie na jej fatalne położenie na drodze, to zrobił najlepiej jak tylko mógł, postąpił logicznie, jak człowiek poważny i zrównoważony.

Sprawa Skórki jest bardzo typowa dla naszych warunków. Jak oświadczył, nie mógł startować, gdyż nie mógł otrzymać nawet na sobotę odpowiedniego trybu. Posiadany przez niego



Zwycięska ekipa DKW.
Od lewej Bungerz, zwycięzca w kat. 500, senior i zdobywca „Grand Prix” Polski, — Petruschke, zwycięzca w kat. 250, senior, — Wünsche, zwycięzca w kat. 350, senior.

dawał zbyt małą szybkość, jak na okrążenie na Bielanach. Dekorantem na trasie być nie chciał, nie wolno mu się dziwić. Oto wspaniały przykład, jak histerycznie zajmują się startami w wyścigach nasze przedstawicielstwa. Takich przykładów można dać więcej. Maszyna zawodnika, zwłaszcza lokalnego, powinna być przygotowana ostatecznie na 2 tygodnie przed imprezą. Tak będzie na pewno, gdy nasze firmy prowadzić będzie więcej zorientowanych techników, a nieco mniej rutynowanych co prawda, ale tylko handlowców.

Wyścig, jako całość, posiadał pewne braki, których może udałoby się uniknąć.

Trybunę ustawiono na prostej, umieszczając po drugiej stronie pasa asfaltowej szosy chronometraż i organizatorów. Pozwalam sobie zwrócić uwagę organizatorów na wadliwości ustawienia standów motocykli w miejscu niewidocznym, jak równie na ustawienie startu przed samymi trybunami.

Najciekawszym momentem początku wyścigu jest fakt osiągnięcia prowadzenia przez czołową grupę, przez jednego jeźdźca. Tak więc start powinien być cofnięty na minimum 100 m, aby przed trybunami obserwatorzy zobaczyli pierwszy, najsensacyjniejszy moment walki. W przerwach, kiedy nie widać było zawodników, nużyli się widzowie wzajemnym oglądaniem się, co jak na czas trwania wyścigu (ponad 3 godziny) nie było zbyt atrakcyjne. Moim zdaniem na przeciw trybun powinny znajdować się standy, które dadzą widzom wiele emocjonujących momentów: zatrzymywanie się zawodników, gorączkowe tankowanie i reparacja, obsługa maszyn, porozumiewanie się jeźdzców z managerami przy pomocy kolorowych znaków. Gdyby kierownictwo wyścigu znajdowało się nieco dalej wraz ze startem i chronometrażem, nic by się nie stało, a dano by miejsce na standy, które zamiast ukryte za oberwaną barierką, powinny się znajdować naprzeciw trybun. Napisy nad stoiskami informowałyby najlepiej i interesowałyby bez wyjątków wszystkich, którzy zebrani byli na trybunach lub też koło nich.

Poza tymi mankamentami, które w trosce o doskonalenie całości naszych przyszłych imprez motorowych pozwoliłem sobie tutaj nieco szerzej omówić, sprawiał wyścig o wiele lepsze wrażenie niż imprezy wyścigowe w kraju sprzed roku czy dwuch.

Szczególnie pocieszającym objawem jest coraz bardziej dyscyplinowane zachowanie się publiczności oraz taktowna stanowcza postawa służby porządkowej. Zanotować należało tylko zbyt familijne stosunki koło maszyn przed wyścigiem, gdzie poza grupą osób urzędowych, zawodnikami i mechanikami i w wyjątkowych wypadkach dopuszczanych osób (dziennikarze, wybitniejsi goście) i to tylko na możliwie krótki okres czasu — nie powinno być nikogo: ani wścibskich młodych chłopców, ani panienek, ani licznych rodzin.

Piękna pogoda sprawiła, że wyścig oglądało ponad 15.000 osób. Dowodzi to wielkiego zainteresowania sportem motocyklowym, nawet w dniu rozgrywania poważnych międzynarodowych zawodów piłki nożnej. Przypuszczać więc

Lista zawodników i wyniki zawodów

Klasa C. Seniorzy (do 500 cm^3)

1. Veldemann O. — Estonia — Eesti Mootorspordi Klubi Tallin — N. S. U.
2. Sirkiä Penti — Finlandia — Soumen Moottoriliitto — Norton T. T.
3. Bungerz J. — Niemcy O. N. S. — D. K. W.
4. Lemański I. — Polska — Unia Poznań — B. M. W.
5. Mieloch J. — Polska — Legia W-wa — N. S. U.
6. Hennek H. — Polska — KPW. Katowice — Rudge.
7. Bathelt Jan — Polska — BBKM. Bielsko — Rudge.
8. Golasik K. — Polska — MKZS. W-wa — B. M. W.
9. Cerny Friedrich — Niemcy — O. N. S. — A. J. S.
10. Szydłowski Benon — Polska — KMZS. Grudziądz — Duglas.

Klasa C. Juniorzy (do 500 cm^3)

14. Brendler Jerzy — Polska — „Union-T." Łódź — Zündapp.
15. Teichreber Oskar — Polska — MKZS. Grudziądz — A. J. S.
16. Borek-Gostyński Tad. — Polska — Mot. Unia-Poznań — B. M. W.
17. Maksymowicz Jan — Polska — WTC. i M. Wilno — B. S. A. - Specjal.
18. Rekosz Jan — Polska — „Legia" Warszawa — Norton.
19. Niekoraniec Roman — Polska — MKZS. Warszawa — B. S. A.
20. Kowalewski S. — Polska WTC. i M. Wilno.
21. Jankowiak K. — Polska — „Unia" Poznań — B. M. W.
22. Pełeszók J. — Polska MKZS. Warszawa — Norton.
23. Falkowski H. — Polska — MKZS. Gdynia — Norton.
24. Palewicz L. — Polska — WTC. i M. Wilno — B. M. W.
25. Ujczak W. — Polska „Legia" Warszawa — Sarolea.
26. Serbin W. — Polska — „Legia" Warszawa — Rudge.
27. Broniatowski H. — Polska — Pab. Tow. Cykl. — B. M. W.
28. Milewski H. — Polska — MKZS Warszawa — Norton.
29. Smolarski Wł. — Polska — MKZS. Gdynia — Sunbeam.

Klasa B. Seniorzy (do 350 cm^3)

33. Jung H. — Polska — BBKM. Bielsko — Norton.
34. Korytyński F. A. — Polska — BBKM. Bielsko — Norton Intern.
35. Karlsson H. — Szwecja — SM. Stockholm — Husquarna.
36. Jakubowski J. — Polska — PKM. Warszawa — Excelsior.
37. Bezet — Polska — MKZS. Warszawa — Velocette KTT.
38. Skórka L. — Polska — „Legia" Warszawa — Sarolea.
39. Wünsche S. — Niemcy — O. N. S. — DKW.
40. Langier E. — Polska — „Legia" Warszawa — Velocette.
41. Tomson J. — Estonia — EMK. — NSU.

Klasa B. Juniorzy (do 350 cm^3)

44. Bittner F. — Polska — MKZS. Chorzów — Velocette.
45. Lautenschläger A. — Polska — KPW. Katowice.
46. Grochowski W. — Polska — MKZS. Warszawa — Velocette.
47. Koss J. — Polska — Syrena — Raleigh.
48. Langier Wł. — Polska — WKS. Legia — Velocette.
49. Grzegorzewski W. — Polska — Syrena — Velocette.
50. Brun K. — Polska — MKZS. Warszawa — Excelsior.

Klasa A. Seniorzy (do 250 cm^3)

52. Weyl A. — Polska — Unia Poznań — DKW.
53. Petruschke — Niemcy — ONS. — DKW.
54. Nowotny F. — Niemcy — ONS. — Puch-Compresor.
55. Baron L. — Polska — BBKM. Bielsko — DKW.

Klasa A. Juniorzy (do 250 cm^3)

58. Jurkowski K. — Polska — PKM. — Rudge.
59. Klimkowski A. — Polska — MKZS. Warszawa — Rudge.
60. Suchusterówna H. — Polska — MKZS. — Bielsko — Rudge.
61. Oilser J. — Polska — BBKM. Bielsko — OK. Supreme TT.
62. Faron — Polska „Legia" Warszawa — DKW. FS.
63. Nahorski — Polska — Centr. Wyszk. Br. Panc. — Rudge.

Kategorja		Ilość okr.	Dystans	Startowało	Ukończyło	Nr. start.	Czas	Szybkość klm./godz.	Najlepsze okrążenie
C.	seniorzy	30	235,5 klm	11	4	3 2 9 4	2° 24′ 09″17 2° 26′ 40 42 2° 35′ 44 00 2° 39′ 29 28	98,1 96,4 90,7 88,5	4′33″44 4′43 37 5′02 73 4′55 49
	juniorzy	28	219,8 klm	13	3	14 27 25	2° 30′ 45 58 2° 44′ 03 26 2° 55′ 00 45	87,5 79,5 75,2	5′05 25 5′34 80 5′48 64
B.	sen.	30	235,5 klm	7	2	39 41	2° 59′ 48 37 2° 37′ 38 36	94,5 89,7	4′41 28 5′01 54
	jun.	28	219,8 klm	6	2	46 49	2° 42′ 09 47 2° 51′ 16 02	81,3 76,8	5′28 40 5′41 20
A.	sen.	30	235,5 klm	4	2	53 55	2° 30′ 09 88 2° 42′ 34 10	94,1 87,0	4′51 36 5′10 24
	jun.	28	219,8 klm	3	2	63 59	2° 40′ 02 46 2° 47′ 42 78	82,5 78,6	5′26 83 5′50 85

należy, że gdyby prasa codzienna zechciała poświęcić więcej uwagi zawodom, gdyby zechciała zwrócić uwagę Czytelników na walory widowiskowe imprezy zwłaszcza na krzywiznach, znalazłoby się o wiele więcej widzów.

Wyścig zamknięto defiladą polskich turystycznych Sokołów 600 ccm, w których objechali trasę zwycięscy zawodów. Jest to doskonały pomysł propagowania polskiego wysiłku konstrukcyjnego, doskonały moment propagandowy zwłaszcza po wykazaniu druzgocącej przewagi w sporcie przez przemysł zagraniczny. Szkoda tylko, że wspaniałego tego pomysłu nie naśladowały ani Moj, ani Perkun ani Tornedo.

Wieczorem rozdano zwycięskim zawodnikom nagrody — piękne i kosztowne. Po tym odbył się bankiet, podczas którego wygłosili przemowy przede wszystkim opiekunowie naszego motocyklizmu: gen. Rouppert, pułk. Wyrwiński, ppułk. Meyer. Z przemówień tych, a też i następnych oświadczeń przedstawicieli „cywilnych" organizatorów, przedstawiciela prasy — przebijał nadzwyczaj pocieszający moment: ogólne zrozumienie potrzeb naszego motocyklimu sportowego i dróg, jakimi należy iść dla jego doskonalenia. Oświadczenia te dają pełną satysfakcję



Uparty i wytrwały pomorzanin p. Falkowski z Gdyni. Mimo niepowodzeń w Raidzie Szlakiem Marszałka, widzimy znów tego sympatycznego zawodnika na starcie wyścigu o „Grand Prix" Polski.



Wieńczenie zwycięzców.

po zawodach, które choć organizacyjnie w pewnych punktach niezupełnie dojrzałe, to wartościowe z tych względów, że pozwoliły na zebranie olbrzymiego materiału doświadczalnego. Szczególnie pocieszającym objawem jest już po raz drugi olbrzymia pomoc sfer wojskowych, udzielana przy organizacji imprezy motocyklowej, pomoc, należycie przez wszystkich oceniana. Atmosfera zupełnego zrozumienia i nie istnienie jakichkolwiek zgrzytów pozwala dziś już być pewnym, że sezon wyścigowy roku przyszłego, sezon 1939, przyniesie nam imprezy jeszcze skuteczniejsze pod względem propagandowym i wyszkoleniowym, imprezy bezbłędnie zorganizowane.

Wielka Nagroda Polski 1938, to olbrzymi wysiłek kierowniczych sfer naszego odbudowywanego motocyklizmu, olbrzymi przyczynek dla rozbudowy sportu motocyklowego. Sekcja motocyklowa warszawskiego WKS Legia dokonała jeszcze jednego dzieła. Należy życzyć, aby klub ten nie ustawał w pracy i nadal w tak wielkim wymiarze przeprowadzał swe imprezy i doskonalił je dla dobra ogólnego polskiego motocyklizmu.



Zwycięzcy zawodów o „Grand Prix" Polski w triumfalnym objeździe po trasie zawodów na motocyklach „Sokół 600". — Na czele — ppłk. Andrzej Meyer — „wytworny", jak orzekły panie, komandor zawodów.

Od Redakcji

(DO ARTYKUŁU O „GRAND PRIX" POLSKI).

Wywody autora, częstego bywalca na międzynarodowych zawodach zagranicznych są nader cenne i prawdopodobnie, będą wzięte pod uwagę przy organizacji następnych zawodów o „Wielką Nagrodę Polski". Jednakże z obowiązku sprawozdawczego uważamy za konieczne poinformować naszych czytelników, że Sekcja Motorowa W. K. S. Legia, mająca olbrzymie doświadczenie w organizacji wielkich zawodów motocyklowych nie miała możności nawet w części zrealizować swoich zamierzeń organizacyjnych, ponieważ dopiero w przeddzień zawodów otrzymała zezwolenie i środki, umożliwiające organizację zawodów. Pod tym kątem widzenia należy oceniać wysiłki organizatorów i odniesione przez nich sukcesy, które spotkały się z wielkim uznaniem.

Miło nam jest na tym miejscu podkreślić zasługi organizacyjne w tegorocznych zawodach jednego z członków zarządu S. M. W. K. S. Legia, którego nazwiska, w myśl wyrażonych przez niego życzeń, ujawnić nie możemy, doskonałego motocyklisty, niezwykle energicznego i pełnego wyjątkowego dla sprawy entuzjazmu, organizatora, który dla dobra sportu motocyklowego poświęca cały swój wolny czas, zaniedbując nieraz własne interesy i sprawy i narażając się przez to niejednokrotnie swym przełożonym i chlebodawcom. Do organizacji podchodzi on z uprzednim spokojnym, głębokim przemyśleniem, zaś przy realizacji zamierzeń, jak dowódca stosuje wojskowy sposób postępowania, dający gwarancję terminowego i dokładnego załatwienia sprawy. Dzięki jego niezmordowanym wysiłkom szereg zawodów doszedł do skutku nawet wtedy, gdy pozostałym towarzyszom pracy opadły ręce do dalszej walki. S. M. W. K. S. Legia może być dumna, że posiada takiego działacza w swym gronie, wyróżniającego się pośród pozostałych swą indywidualnością, który nie prędko znajdzie godnego naśladowcę.

Na zakończenie jeszcze jedna skromna uwaga: gdyby nie stanowczość decyzji i pomoc wiceprezesa P. Z. M-u płk. Wyrwińskiego ani zeszłoroczne, ani tegoroczne zawody motocyklowe na Bielanach nie doszłyby do skutku, pomimo heroicznych wysiłków organizatorów.

Przykłady godne naśladowania!!!



P. Pełeszók Józef, doskonały zawodnik M. K. Z. S. W-wa uległ w trzecim okrążeniu wyścigu o „Grand Prix" Polski wypadkowi i złamaniu obojczyka. Mimo silnego bólu ambitny zawodnik postanowił kończyć bieg i przejechał jeszcze 24 okrążenia. Zaiste godny przykład do naśladowania dla tych, którym już po kilku okrążeniach brakuje „ducha".



P. Jerzy Dąbrowski, brawurowy zawodnik motocyklowy, który już po raz drugi uległ złamaniu nogi na zawodach, przybył z Gdyni mimo choroby (noga w gipsie) na zawody o „Wielką Nagrodę Polski". Na zdjęciu — podtrzymywany przez ojca, znanego entuzjastę sportu motocyklowego, podąża na start, tym razem tylko w roli widza.

Sprawozdanie z udziału polskich zawodników w międzynarodowym wyścigu pod Tallinem

Kiedy wyjeżdżając z Gdyni po IV-ym ulicznym wyścigu nasi mili goście estończycy żegnali nas słowami: „do zobaczenia się w Tallinie 4-go września, przyznaję otwarcie, że nie bardzo wierzyłem, aby przepowiednie te mogły się ziścić. Przecież oddawna już zawodnicy nasi nie opuszczali granic Kraju, a wszyscy wiemy, jak zawsze trudno jest o ten pierwszy krok.

Estończycy dotrzymali jednak słowa. W sierpniu Polski Związek Motocyklowy otrzymał z ‚Eesti Mootor-Spordi Klubi" oficjalne zaproszenie i niezwłocznie przystąpił do prac, związanych ze zmontowaniem odpowiedniego zespołu.

Tak się złożyło, że wybrani przez P. Z. M. zawodnicy rozrzuceni byli w najodleglejszych punktach granicy Rzeczypospolitej: p. p. Baron i Bathelt — w Bielsku, p. Dąbrowski — w Gdyni, a p. Mieloch i Nagengast w Poznaniu. Autor niniejszego sprawozdania został wyznaczony na kierownika zespołu.

Lojalnie przyznać muszę, że od chwili otrzymania tej zaszczytnej nominacji nie byłem przeciążony pracą, gdyż P. Z. M. przeprowadził szczegółową korespondencję z każdym z zawodników, informując ich o wszelkich szczegółach i warunkach, dotyczących wyjazdu do Estonii i udziału w VI. Eesti Suursoit w Kloostrimets pod Tallinem. Odpisy korespondencji otrzymywałem zawsze do wiadomości, co sprawiało, że o każdym posunięciu P. Z. M. byłem zawiadomiony we właściwym czasie.

Przyjazd do Tallina wyznaczony został na dzień 2 września br., gdzie mieliśmy się spotkać wszyscy na dworcu osobowym. Podróż p. p. Bathelta, Barona i Nagengasta-mechanika zespołu, odbyła się bez żadnych przeszkód, a p. Mieloch przybył do Tallina samolotem. Ja natomiast z synem wyjechałem z Gdyni przez Prusy, Litwę i Łotwę, omijając Warszawę.

Na dworcu w Tallinie spotkali mnie p. p. Harry Pärkma-wiceprezes E. M. S. K. i skarbnik p. Markowicz informując odrazu o przybyciu naszych zawodników, o odbyciu przez nich treningu itd.

Z dworca udałem się do naszych zawodników, których zastałem na podwórzu hotelowym przy sprawdzaniu maszyn.

Tu właśnie mam do zanotowania niezwykle ważny szczegół: zawodnik p. J. Mieloch przygotował swoją wyścigową maszynę, by oddać ją do dyspozycji zawodnika Dąbrowskiego na czas treningu, bowiem uważał, że zawodnik ten musi odbyć trening przez wyścigiem, przynajmniej na cudzej maszynie, o ile własna na czas nie nadejdzie do Tallina. Fakt ten mówi sam za siebie — pozostawiam więc go bez dalszych komentarzy.



Autor artykułu, szef ekipy polskiej p. Dąbrowski senior w karykaturze Veldemana.

Po przywitaniu się skierowaliśmy się do Poselstwa Polskiego. W zastępstwie bawiącego na urlopie p. Ministra Wacława Przemyckiego przyjął nas niezwykle serdecznie p. chargé d'affaires Józef Tyszka, któremu przedstawiłem naszych zawodników. W czasie rozmowy poruszyliśmy tematy, dotyczące horoskopów na dzień następny, które nie przedstawiały się dla nas zbyt różowo. Liczyliśmy na zajęcie drugiego miejsca przez Barona (kat. 250 ccm), natomiast w kategorii 500 ccm. trudno było przewidzieć wyniki, gdyż według opinii estończyków najgroźniejszym był Szwed Carlsson, który startował na bardzo szybkiej Husqvarna.

żegnając nas p. Tyszka w serdecznych słowach życzył barwom polskim powodzenia, obiecując być na zawodach.

Widok Tallina — stolicy Estonii.





Knees — czołowy jeździec niemiecki — startował na N. S. U. 350 cm.

Z poselstwa powróciliśmy do hotelu skąd po spożyciu obiadu pojechaliśmy wszyscy na trening do Kloostrimets odległego od Tallina o 6 klm. W Kloostrimets zebrali się już wszyscy zawodnicy z najgroźniejszym jeźdzcem fabrycznym p. Petruschke na czele, który przyholował piękne dwie fabryczne D. K. W. o pojemności 250 ccm. Tutaj po raz pierwszy widzieliśmy



Carlson — Szwecja, startował na motocyklu Husquarna.

fabrycznie przygotowane do wyścigu maszyny. Nie mając możności poświęcić w tym sprawozdaniu więcej miejsca na dokładne opisanie szczegółów, dotyczących przygotowania tej maszyny radzę wszystkim kolegom motocyklistom, by przyjrzeli się tym maszynom w Polsce, gdyż jak wiemy, p. Petruschke zamierza startować w Warszawie w dniu 25 września br.

Trening zawodników odbywał się na zamkniętej dla ruchu kołowego i pieszego trasie. Po oddaniu w ręce startera naszych zawodników uradziliśmy z p. Nagengastem, że obejdziemy piechotą całą trasę wyścigu i będziemy obserwować trening zarówno naszego zespołu jak też i naszych rywali.

Trasa wyścigu, która prowadzi przez miejscowość zwaną Kloostrimets w dużej mierze przypomina trasę w Wiśle. Niema tam jednak tej ogromnej różnicy poziomów, a ilość zakrętów w prawą i lewą stronę dochodzi tylko do 19 przy jednym okrążeniu równym 6.761 mtr. Nawierzchnia jezdni w $^3/_4$ pokryta jest asfaltem, zaś $^1/_4$ stanowi dobrze ubitą żwirówkę. Droga wyścigu prowadzi przeważnie przez wysokopienny las, a na krótkim odcinku przez niezbyt gęsto zabudowane osiedle. Trzy mosty oraz trzy bardzo ostre zakręty urozmaicają ciekawą na ogół trasę, szkic której jednocześnie załączam.



Trening zawodników trwał trzy godziny, w czasie których trzykrotnie zarządzano przerwy dziesięcio minutowe dla przepuszczenia zatrzymanych pojazdów konnych i mechanicznych oraz przechodniów. Na całej trasie w czasie treningu panował wzorowy porządek.

Treningowi zawodników na całej trasie przyglądało się sporo widzów, którzy swoim zachowaniem się nie narażali ani organizatorów ani zawodników na najmniejsze kłopoty. Fakt ten podkreślam, gdyż stoi on w jaskrawej sprzeczności z tak niesforną zawsze widownią u nas.

Przechodząc kolejno od jednego wirażu do drugiego, z pochyłości na wzgórza, a wreszcie zatrzymując się i na dłuższej prostej, bacznie śledziliśmy jazdę naszych i obcych zawodników. Carlsson wyraźnie ukrywał swoje możliwości, Petruschke na prostej był bardzo szybki, na wirażach jednak jechał pomału i z wielką ostrożnością. Tak — mając tak szybką 250-kę można sobie pozwolić na zryw tylko na prostej.



Dobrze znany naszym czytelnikom czołowy zawodnik Polski J. Mieloch zdobywca II m. w kat. 500 w Estonii na N. S. U. 500 cm.

Weldemann niczego nie ukrywał — już na treningu jechał ślicznie i według naszych prowizorycznych obliczeń zrobił okrążenie z przeciętną około 107 klm na godzinę. Ładnie jechał również zawodnik niemiecki Knees, który startował na szybkiej N. S. U. 350 cm^3.



Znakomity jeździec estoński Tomson, startował na N. S. U.

Niezwykle brawurowo prowadził swą B. M. W. z przyczepką zawodnik estoński Salben, brawura ta graniczyła jednak z ogromnym ryzykiem i nie wróżyła nic dobrego na dalszą metę; trzeba było przecie w zawodach zrobić 10 okrążeń.

Jakże wyglądali na treningu nasi zawodnicy w porównaniu do swych rywali?

Mieloch, jak zwykle, jechał pewnie, spokojnie i z wielkim opanowaniem, robił okrążenia z przeciętną ponad 100 klm. na godzinę. Baron wzbudzał zachwyt widowni piękną jazdą na wirażach, które brał nadzwyczaj pewnie przy maksymalnej szybkości. Jazda jego na wirażach sprawiała wrażenie, że mija on zakręty po linii, nakreślonej cyrklem. Patrząc na jego pewną jazdę nie mieliśmy wątpliwości, że zajmie on drugie miejsce za Petruschke. Bathelt i Dąbrowski również prezentowali się dobrze.



J. Bathelt — z BBKW. brawurowy jeździec torowy.

Kiedy po przebyciu piechotą 7-miu klm. dotarliśmy wreszcie z Nagengastem do startera syci wrażeń i z garścią zebranych, a bardzo dla nas cennych spostrzeżeń, dowiedzieliśmy się, że łotysz Apsenieks zdążył już rozbić na treningu swą nowiutką N. S. U. i potłuc się dotkliwie. Stan jego i maszyny nie pozwalał na wzięcie udziału w wyścigu w dniu następnym.

O 9-tej dnia następnego do hotelu przybyli po nas przedstawiciele E. M. S. K., którzy przez cały czas pobytu naszego w Tallinie opiekowali się nami z niezwykłą serdecznością.

Nie zważając na to, że w dniu 4 września jednocześnie odbywała się wystawa rolnicza w Tallinie oraz bardzo popularny tam trójmecz bałtycki piłki nożnej — na trasie wyścigu zgro-



Nagengast przy pracy.

madziło się ponad piętnaście tysięcy widzów. Z prawdziwą satysfakcją przypatrywałem się ogromnej subordynacji widzów, którzy zajęli miejsca na sześciokilometrowym odcinku drogi po obydwóch stronach trasy.

Korzystając z wielkiej uprzejmości prefekta policji m. Tallina p. Ehatamma objechałem z nim całą trasę wyścigu w samochodzie Ministerstwa Komunikacji. Samochód ten zaopatrzony jest w wielki megafon, przez który prefekt wydawał polecenia podległym mu funkcjonariuszom oraz zwracał uwagę widzów, o ile który z nich podszedł, jego zdaniem, za blisko do drogi. Uwagi prefekta były respektowane przez publiczność natychmiast i widać było, że nikomu przez chwilę nie przechodziła myśl, aby zlekceważyć życzenie p. Ehatamma.

Cała jezdnia po obydwóch stronach była zabezpieczona nadzwyczajnie dokładnie. Mimo, jak już wyżej zaznaczyłem, ogromnej subordynacji publiczności, co 100 metrów rozstawieni byli posterunkowi oraz członkowie organizacji wojskowej Keitselitu. Co 200 — 300 metrów znajdowały się posterunki sanitarne, na których dyżurowali lekarze wraz z sanitariuszami. Na każdym posterunku sanitarnym były nosze i materiały opatrunkowe. Karetka pogotowia znajdowała się w bliskości trybun.

Połączenie telefoniczne na trasie utrzymywane było przez 16 punktów kontrolnych, centrala których znajdowała się przy trybunie sędziowskiej. Prócz tego łączność utrzymywano przy pomocy krótko falowej stacji nadawczo- odbiorczej.

Przed rozpoczęciem każdej konkurencji prezydent policji w asystencie organizatorów osobiście zamykał trasę, objeżdżając w samochodzie z megafonem.

Na uwagę zasługuje organizacja sprzedaży biletów na niezwykle trudnym do opanowania terenie. Otóż, aby zabezpieczyć odpowiednio wpływy kasowe i nie zmuszać publiczność do wyczekiwania w ogonkach, organizatorzy uruchomili przeszło 400 kas, rozwiązując w ten sposób niezwykle korzystnie dla obydwóch stron (Klubu i publiczności) to zagadnienie, które na naszym terenie doprowadza zazwyczaj do tego, że zawodom przygląda się 90% widzów na gapę, 5% — za lojalnie wykupione bilety, a pozostałe 5% — mimo szczerej chęci zapłacenia, nie może odnaleźć kasjerów, gdyż ci również chcąc się przyjrzeć zawodom, przedwczesnie opuszczają swoje posterunki.

Dzięki niezwykłej uprzejmości naszych gospodarzy zostałem zaproszony do komisji sportowej, dlatego więc miałem możność dotrzeć wszędzie, dokąd zwykły śmiertelnik nawet za najwyższą protekcją dostać się nie mógł.

Zawody rozpoczęły się punktualnie o wyznaczonej godzinie startem juniorów. W klasie A. B. i C. stanęło razem 30 zawodników. Bieg ten, przyznaję szczerze, nie był zbyt ciekawy. Zwyciężył bezapelacyjnie estończyk Iljin, który od startu do mety prowadził, nie będąc zagrożonym ani przez chwilę przez innych rywali.

Kiedy na starcie następnego biegu stanęły maszyny z przyczepkami, zainteresowanie nasze wzrosło ogromnie, miałem bowiem swieżo w pamięci jazdę treningową estończyka Salbena, a przed chwilą dowiedziałem się, że za wszelką cenę pragnie on pobić zeszłoroczny rekord trasy, należący do niemieckiego zawodnika Kneesa; przeciętna szybkość wynosiła wtedy 91,21 km/g.

Kiedy starter podniósł chorągiewkę, Salben znajdował się na trzeciej pozycji wśród pięciu startujących. Po opadnięciu chorągiewki wprost błyskawicznie wyskoczył Salben na pierwsze miejsce i odrazu poprowadził swą maszynę w szaleńczym tempie. Stałem wtedy tuż obok centrali telefonicznej. Nie upłynęło nawet dwóch minut, kiedy zabrzęczał dzwonek w centrali — z pierwszego zakrętu sygnalizowano katastrofę i zażądano nadejścia karetki. Nie miałem wątpliwości, wiedziałem odrazu, że chodzi tutaj o Salbena. Po chwili nadeszła niezwykle przykra wiadomość, że Salben i jego towarzysz ulegli ciężkim obrażeniom. Salben zmarł w szpitalu natychmiast po przewiezieniu go na salę operacyjną. Jak się następnie okazało, biorąc podwójny wiraż w kształcie litery „s" w pewnym momencie stracił Salben panowanie nad maszyną, która z całym impetem rzucona została na płot. Płot został zdruzgotany, a Salben uderzył piersią o drzewo, stojące za płotem i następnie wraz z maszyną został odrzucony z powrotem na krawężnik jezdni. Koszyk został zgnieciony, a obydwaj kierowcy znaleźli się pod maszyną, która przewróciła się do góry kołami.



Przegląd maszyn po przybyciu do Tallina, od lewej — Baron, Mieloch, Bathelt, Jerzy Dąbrowski, Nagengast.

Wypadek ten zasmucił poważnie i widzów i organizatorów i sprawił, że późniejsze uroczystości, związane z rozdaniem nagród, odbyły się w nastroju poważnym z powodu żałoby, którą okryty został Estoński Sport Motocyklowy.

Kiedy zbliżała się chwila startu naszych zawodników czuliśmy z Nagegastem, że zbliża się dla nas niezwykle ważny moment, boć przecie nie chodziło tutaj o Dąbrowskiego, Mielocha, Barona czy Bathelta, a o nasze ukochane Barwy Narodowe. Ze spokojem wyprowadziliśmy maszyny na start. Z największą dokładnością przytroczyliśmy numery plecowe zawodnikom, pozapinaliśmy im hełmy, a Dąbrowskiemu i Mielochowi założyliśmy „filtry na usta", gdyż obydwaj jadąc mają lekko uchylone usta. Zawodników ustawiono w kolejności numerów startowych: na froncie pięćsetki, za nimi trzystapięćdziesiątki i w końcu dwieście pięćdziesiątki.

W pierwszej linii pomiędzy szwedem Carlsonem, a późniejszym zwycięzcą Weldemanem stanął Dąbrowski z drugim numerem startowym, w drugim rzędzie Bathelt — numer pięć, a w trzecim Mieloch nr. osiem. Baron z numerem dziewiątym stanął pierwszy obok prześlicznej maszyny Petrusche, opatrzonej numerem dziewiętnastym. Mój Boże! żeby choć raz nasz Baron mógł dosiąść takiej maszyny. Jestem pewny, że nie jedna gwiazda niemiecka straciłaby swój blask.

Kiedy po ustawieniu na starcie wszystkich zawodników przekonaliśmy się z Nagengastem, że narazie u nas wszystko jest w porządku, ruszyliśmy cwałem do miejsc, wyznaczonych dla mechaników. Przygotowaliśmy paliwo, umówione znaki porozumiewawcze, rozłożyliśmy najniezbędniejsze narzędzia, aby w razie potrzeby mieć wszystko pod ręką, zakupiliśmy wodę do picia, no i sprawdziliśmy stopery.

Ponieważ posiadam doskonały wzrok, przeto podzieliliśmy między sobą pracę w ten sposób, że do mnie należało wypatrywanie zbliżających się zawodników, notowanie przebytych przez nich okrążeń oraz stopowanie jednym stoperem. Nagengast został radiotelegrafistą — informował zawodników o ich pozycji na trasie, oraz pracował drugim stoperem.

Kiedy starter podniósł chorągiewkę i trwał tak w ciągu jednej minuty, przeżywaliśmy z tym kochanym Nagengastem straszliwe chwile: zapalą czy nie zapalą nasze motory? Chorągiewka opadła, a maszyny nasze zagrały nieomal jednocześnie. Ruszyli wszyscy, a Bathelt odrazu wysforował się na czoło. Już po pierwszym okrążeniu do boksu podjeżdża Dąbrowski. Cóż tam do djabła? Nagengast już siedzi przy maszynie. Okazuje się, że spadł drążek od przekładni biegów. Zreperowano, lecz widać, że podnóżki są luźne i nie można ich w żaden sposób dokręcić. Nie tracić więc czasu — jazda dalej.



Przed startem kategorii 500 ccm senior 2, J. Dąbrowski.



Start kategorii 250 ccm Nr 9 Baron, Nr 19 Petruschke obaj na DKW.

Mieloch po pierwszym okrążeniu idzie pięknie na czwartej pozycji. Baron na drugiej za Petruschke, a Bathelt na piątej za Mielochem. Szwed Carlsson utrzymuje się na drugiej pozycji, a Weldemann bezapelacyjnie prowadzi, nie dając nikomu zbliżyć się do siebie. Dąbrowski stracił dużo przy pierwszej reperacji, ale nadrabia systematycznie i jedzie doprawdy dobrze. Po drugim okrążeniu naprózno czekamy na Bathelta — zginął. Nie wiemy czy uległ wypadkowi, czy też uszkodzona została jego maszyna. Na szczęście po pewnym czasie zjawia się znowu, ale już zdystansowany przynajmniej o dwa lub trzy okrążenia. Jak się okazało, dwukrotnie na trasie reperował dętkę, tracąc w ten sposób szanse na zajęcie punktowanego miejsca. Twardy ten ślązak nie dał jednak za wygrane i kończył bieg mimo przeszkód.

Po jedenastym okrążeniu podjeżdża znowu do nas Dąbrowski. Skrzynka biegów nie działa. Oglądamy maszynę i decydujemy, że dalej jechać nie może, gdyż funkcjonuje tylko czwarty bieg. Przykro, lecz niema rady, Dąbrowski zajmuje miejsce obok nas i może tylko przyglądać się walce na trasie bez brania w niej udziału.

A cóż w międzyczasie dzieje się z naszą nadzieją Mielochem i Baronem?

Ten zawsze pewny Mieloch jedzie pięknie, spokojnie, pewnie, panuje nad swoją N. S. U. wspaniale. Jedzie już na trzecim miejscu. Za chwilę do swojego mechanika podjeżdża Carlsson. Mechanik bada maszynę i... po chwili Carlsson rozpina hełm, wstaje z maszyny — zawór urwany. Mieloch jest już na drugim miejscu.

Po chwili największa sensacja dnia: do mechanika podjeżdża Petruschke. Jak to? fabryczna maszyna staje! nie do wiary, a jednak

prawdziwe. W błyskawicznym tempie zrywa mechanik zabezpieczenia z karburatora, zmienia dysze i coś tam jeszcze robi. A nasz Baron, który trzymał się cały czas za Petruschke, nadrabia. Nadzieja wstępuje w nas, chociaż wiemy, że 175 kilometrów na godzinę, to straszna przewaga nad 120 kilometrami, że w tych warunkach stracone sekundy łatwo dadzą się nadrobić. Ale wiemy również, że Baron jedzie wspaniale na zakrętach, że tam właśnie zyskuje cenne sekundy i, że tych zakrętów na każdym okrążeniu mamy aż 19.

„Trzymaj się Baronie. Może zwyciężysz" — sygnalizuje mu nasz radiooperator. Ale tutaj przypominamy sobie, że przecież Baron musi także stanąć, gdyż trzeba tankować. Bak jego mieści zaledwie 20 litrów benzyny a Petruschkego 30.

W międzyczasie Petruschke ruszył. Na prostej jedzie jak szalony. Stanowczo maszyna ta powinna była zdystansować wszystkie inne, biorące udział w tych zawodach. Fabryczna D. K. W. na prostej była nawet szybsza od N. S. U. Weldemanna.

Mieloch tymczasem jedzie na drugim miejscu. Już widzę go, zbliżającego się po piętnastym okrążeniu znowu do miejsca startu i raptem spostrzegam, że daje nam jakieś znaki porozumiewawcze. O Boże, znowu hamulce nie trzymają. W następnym okrążeniu czekamy, że Mieloch zatrzyma się przy nas. Wypatruję go i widzę, że rzeczywiście chce się zatrzymać przy boksach. Niestety brak hamulców wynosi go nieco dalej. Nagengast jest już przy nim, podciąga jak może najwięcej te niegroźne już „bezzębne" szczęki. Mieloch rusza i znowu jest na drugiej pozycji. Weldeman tymczasem rwie jak szalony na swej maszynie z pękniętym karterem.

Sytuacje na trasie zmieniają się teraz co chwila. Coraz to odpadają jacyś zawodnicy, inni podjeżdżają do stoisk swoich mechaników, po chwili ruszają dalej, lub z rezygnacją schodzą z maszyn.

A Baron, którego każdy krok obserwujemy pilnie, jedzie niezmordowanie w pięknym sty-



Przykry ale na szczęście nie groźny wypadek w czasie wyścigu pod Tallinem.



Start 500 ccm, senior Nr. 8 J. Mieloch na N. S. U.

lu, uśmiechnięty i spokojny, dając nam znaki, że dokładnie rozumie wszystkie informacje, jakie podaje mu poznańczyk. Po chwili doczekaliśmy się nowej sensacji — Petrusche staje przy mechaniku powtórnie. Znowu reperacja, zdaje się, że zmiana świecy. Zatrzymujemy na następnym okrążeniu Barona, by dopełnić mu paliwa. Informujemy go, że jest pierwszy i kto wie, może nawet zwycięży. Maszyna pracuje mu świetnie. Tankowanie trwa 42 sekundy. W tymże czasie daliśmy Baronowi pić. Ruszył! — poszedł jak strzała.

Ponieważ Mieloch jedzie dalej już niezagrożony przez nikogo, chociaż pokazuje nam, że przednie hamulce ponownie nie działają, a tył goni resztkami, ograniczamy się wobec niego tylko do notowania okrążeń. Wiemy przecie, że Mieloch bez hamulców już nieraz wygrywał, a w tym biegu wykończył już wszystkich rywali prócz Weldemana, którego w żadnym wypadku nie dojdzie.

Całą naszą uwagę skupiamy na Baronie zwłaszcza, że Petruschke ruszył ponownie i jedzie na prostej w zawrotnym tempie. Mierzymy czas Barona i Petruschke i stwierdzamy, że w jednym okrążeniu nadrabia obecnie Petruschke 28 sekund. Mechanik jego stale pokazuje mu różnicę czasu pomiędzy nim a Baronem.

Trudno opisać, co przeżywaliśmy z Nagengastem w czasie kilku ostatnich okrążeń. Widzieliśmy już tylko na trasie dwóch zawodników nr. 9 i nr. 19. Ostatnie dwa okrążenia. Nagengast pokazuje Baronowi, że jeszcze jest on na pierwszym miejscu, a ja pokazuję mu dwa ostatnie okrążenia. Nagengast ponagla go mimo, że widzimy, że wydobywa on z maszyny wszystko. Silnik pracuje pięknie — pewnie, brak jednak szybkości w porównaniu do tego smoka Petruschke.

Ostatnie okrążenie! Przewaga Barona zmalała już do 21 sekund. żeby utrzymać się tylko, To jedne okrążenie, to tryumf polaka nad fabryczną maszyną. Tego chyba się nie doczekamy! A jednak.......... ten doskonały jeździec zwyciężył, dając z siebie wszystko. Kiedy po ostatnim okrążeniu oczekiwaliśmy z Nagengastem zbliżania się zawodników do upragnionej



Dekoracja zwycięzców wieńcami laurowymi. Nr. 9. zwycięsca w kat. 250 nasz Baron z BBKM, pogromca fabrycznego zawodnika DKW. Petruschke.

mety, upiorne 21 sekund napawały nas straszną niepewnością. Wpatrzyłem się w ostatni zakręt przed metą, z którego lada chwila ukazać się mieli rywale.

Z zakrętu wychodzi pierwszy Baron. Do mety 200 metrów. Tuż za nim wpada Petruschke. Dojdzie Barona, czy też nie na tych ostatnich 200 metrach? Starter podnosi chorągiewkę, którą trzyma w prawym ręku, a w lewym — numer zbliżającego się do mety zawodnika — jaki? Dziewiąty, dziewiąty, dziewiąty!!! Z różnicą dwóch sekund wpada na metę Petruschke.

Dawno już nie pamiętam w moim życiu tak radosnej chwili jak ta, którą przeżyłem w Kloostrimets na mecie w dniu 4 września 1938 r.

Tryumf Barw Polskich, Tryumf Barona, Tryumf naszego polskiego zespołu.

Ściskaliśmy się na mecie wszyscy po kolei, a radość nasza nie miała granic.

Po zakończonych zawodach odbyła się na mecie uroczysta dekoracja zwycięzców wieńcami, przystrojonymi wstęgami o barwach narodowych Estonii. Dekorował i składał gratulacje zwyciężcom prezes Eesti Mootorspordi Klubi p. Karol Särgawa.

Po dekoracji, poprzedzani przez samochód organizatorów, zwyciężcy przejechali jedną rundę honorową po całej trasie wśród niemilknących wiwatów licznie zebranej publiczności.

Po zawodach wszyscy uczestnicy zostali zaproszeni do siedziby Klubu, gdzie o godzinie 21-szej miało się odbyć uroczyste rozdanie nagród.

Uroczystość rozdania nagród poprzedzona została dłuższym przemówieniem p. prezesa Särgawy. Na wstępie p. prezes wezwał zebranych do uczczenia pamięci tragicznie zmarłego członka Klubu Sap. Salbena przez powstanie i jednominutowe milczenie.

Po odczytaniu protokółu komisji sportowej nastąpiło uroczyste rozdanie nagród. P. Prezes Särgawa przemówił w serdecznych słowach do zawodników polskich wręczając im nagrody za zdobyte pierwsze miejsce w kategorii maszyn do 250 ccm. i za miejsce drugie w kategorii 500 ccm. Następnie zwrócił się p. Särgawa do mnie, jako kierownika zespołu, składając gratulacje z powodu zwycięstwa barw polskich, wyrażając jednocześnie przekonanie, że zapoczątkowane z Polską kontakty sportowe zostaną na długo utrwalone i zacieśniać się będą z roku na rok. Pan Särgawa wręczył mi jednocześnie upominek dla Motocyklowego Klubu Związku Strzeleckiego w Gdyni na pamiątkę zainicjowania przez ten właśnie Klub kontaktu sportowego z Estonią.

W odpowiedzi na przemówienie p. Prezesa zabrałem głos, dziękując w imieniu Polskiego Związku Motocyklowego, który miałem zaszczyt w danej chwili reprezentować, za niezwykle serdeczne przyjęcie zawodników polskich, otoczenie ich troskliwą opieką i okazywanie na każdym kroku niekłamanych uczuć, jakie żywią sportowcy estońscy dla sportowców polskich. Prosiłem p. Särgawę, aby zechciał przyjąć zapewnienie, że nasi sportowcy żywią dla swych kolegów estońskich te same uczucia i że miło nam będzie spotkać się w najbliższym czasie na zawodach, które we wrześniu organizuje w Stolicy Wojskowy Klub Sportowy „Legia" (na zaproszenie estończyków do Polski na Grand Prix posiadałem ustnie udzielone mi zezwolenie przedstawicieli P. Z. M. i Klubu „Legia").

Po uroczystości rozdania nagród odbyło się w Klubie przyjęcie dla uczestników zawodów i zaproszonych gości. Z uwagi na żałobę, którą okryty został Estoński Sport Motocyklowy, zespół polski opuścił zebranie towarzyskie dość wcześnie, udając się na zasłużony spoczynek.

W następnym dniu udałem się przede wszystkim do p. chargé d'affaires Tyszki, aby złożyć Mu sprawozdanie z przebiegu zawodów i ich wyniku. Okazało się, że p. Tyszka był już dokładnie poinformowanym o naszym sukcesie, gdyż wraz z rodziną i członkami Poselstwa obecny był na zawodach w Kloostrimets. P. Tyszka okazał ogromne zadowolenie z powodu naszego zwycięstwa, na pamiątkę którego ofiarował w imieniu Poselstwa Polskiego w Tallinie dla Polskiego Związku Motocyklowego piękny album oprawny w skórę, który to album doręczył mi osobiście w trakcie odwiedzin naszego zespołu w miejscu naszego zamieszkania. Wizyta p. Tyszki, którą łaskawie nas zaszczycił, pozostanie na zawsze w pamięci polskiego zespołu motocyklowego.



Nr. 18 Knees — Niemcy na NSU zwycięzca w kat. 350 ccm. Nr. 3 zwycięzca w kat. 500, sympatyczny zawodnik estoński Veldemann, autor karykatur polskiej ekipy.



Veldeman na NSU. 500 cm.

Po wizycie pożegnalnej w Poselstwie zebraliśmy się wszyscy, by ustalić termin naszego wyjazdu do kraju. Prace przygotowawcze, jak to: ekspedycja maszyn, zakup biletów, rozrachunki itp. podzielono w ten sposób, że p. Mieloch objął sprawę rozrachunków, Bathelt zakup biletów, Nagengast — ekspedycję maszyn, a ja udałem się po zakup wieńca, który zespół nasz samorzutnie pragnął złożyć na trumnie tragicznie zmarłego z powodu wypadku w zawodach naszego estońskiego kolegi.

Na godzinę 20-tą dnia 5-go września wyznaczone zostały modły i złożenie do trumny zwłok ś. p. zawodnika Salbena. Ponieważ p.p. Baron, Bathelt i Nagengast nie mogli dłużej zostawać w Tallinie, przeto reprezentację naszego zespołu na uroczystości żałobne stanowili pod moim przewodnictwem p.p. Mieloch i Dąbrowski.

Kiedy o godzinie 20-tej przejeżdżaliśmy przez ulice Tallina do kostnicy samochodem p. Markowicza, wioząc ze sobą piękny wieniec z białych i czerwonych goździków, ozdobiony wstęgami naszych barwch narodowych, ulicami miasta przeciągały niezliczone tłumy młodzieży estońskiej, która opuszczała stadion miejski, na którym odbywał się trójmecz bałtycki piłki nożnej. Młodzież ta widząc nas w samochodzie, zgotowała nam na ogromnej przestrzeni pięknego Tallina gorącą owację. Oklaskiwano nas serdecznie i wznoszono przyjazne okrzyki na cześć Polski.

Po przybyciu do kostnicy złożyliśmy wieniec na trumnie naszego kolegi i wraz z przedstawicielami E. M. S. K. złożyliśmy zwłoki ś. p. Salbena do trumny. Po wysłuchaniu modłów żałobnych i złożeniu kondolencji Matce i rodzinie zmarłego opuściliśmy dom żałoby, udając się do szpitala miejskiego, gdzie mimo późnej godziny pozwolono nam na odwiedzenie kolegi Salbena, którego stan zdrowia nie budził już obaw o życie, chociaż doznane w wypadku urazy należały do bardzo poważnych. Chory ucieszył się niezmiernie z naszych odwiedzin i serdecznie dziękował za pamięć o nim.

W następnym dniu, tj. 6-go września złożyliśmy pożegnalne wizyty prezesowi i członkom Zarządu E. M. S. K. w siedzibie Związku, gdzie podejmowani byliśmy nader serdecznie lampgą wina.

W trakcie prowadzonych tam rozmów p. Weldemann, który z zawodu jest dziennikarzem i świetnym karykaturzystą, zrobił na poczekaniu karukatury całego naszego zespołu nie oszczędzając nawet jego kierownika.

Okoliczności zmusiły nas, jak to zresztą widać z całego opisu, do opuszczenia gościnnego Tallina przez poszczególnych członków zespołu w różnych dniach i o różnych godzinach. Za każdym razem odjeżdżających żegnali na dworcu nie tylko członkowie Zarządu, ale i bardzo liczni członkowie Klubu.

Kiedy zjawialiśmy się z jakiejkolwiek okazji przy ulicy Narva 24 (siedziba Klubu), to wokół nas zbierali się odrazu nieomal wszyscy obecni w lokalu członkowie, interesując się żywo szczegółami, dotyczącymi sportu motocyklowego w Polsce.

Miło mi jest podnieść na tym miejscu, że wszyscy bez wyjątku zawodnicy swoim zachowaniem się, postawą sportową oraz osiągniętymi wynikami sprostali całkowicie zadaniu, które z zaufaniem włożył na ich barki Polski Związek Motocyklowy. W zespole nie było poszczególnych osób, osobistych interesów lub ambicyj. Wszyscy byli ożywieni jedną tylko chęcią, jednym dążeniem:

przysporzyć barwom polskim laurów według najlepszych sił.

Zadanie to wszyscy zawodnicy wypełnili całkowicie. Np. Nagengast, mechanik zespołu udowodnił, że nie był opiekunem tylko p. Mielocha (który ściśle mówiąc), spowodował jego wyjazd do Tallina, lecz z równym oddaniem się troszczył się o każdego członka zespołu, czym zyskał sobie ogólną sympatię.

Ponieważ szczegółowe wyniki zawodów w Estonii zostały w swoim czasie podane zarówno w prasie naszej jak i zagranicznej, przeto pragnę je tylko uzupełnić następującymi szczegółami:

Zawodnik Weldemann przebył jedno okrążenie z największą szybkością ponad 104 klm. na godzinę, Mieloch — ponad 102 klm. na godzinę, Petruschke również ponad 102 klm., zaś zawodnik Knees ponad 100 klm., a Baron ponad 93

Kończąc moje sprawozdanie kieruję pod adresem naszych widzów skromną prośbę, aby na wzór widzów estońskich zechcieli łaskawie wykupywać bilety wstępu na każde zawody oraz tak zachowywać się na trasie, jak to miało miejsce w Kloostrimets. *WD.*

Motocykliści polscy odznaczeni krzyżami zasługi za działalność na polu rozwoju polskiego sportu motocyklowego



JERZY MIELOCH
S. M. W. K. S. „Legia" w W-wie czołowy, brawurowy jeździec Polski reprezentant barw polskich zagranicą.



LEOPOLD RODE
Prezes Łódzkiego Klubu „Union Touring" znany zasłużony działacz „motorowy" na terenie Łodzi, wieloletni przewodniczący Walnych Zebrań P. Z. M.



BOLESŁAW MEYSSNER
Prezes Sekcji Motocyklowej K. S. Gedania, zasłużony propagator polskiego motocyklizmu na terenie w. m. Gdańska.

Na wniosek Zarządu Polskiego Związku Motocyklowego, Prezydium Rady Ministrów, uznając zasługi przedstawionych działaczy motocyklowych, odznaczyło pp. Rodego Leopolda — srebrnym krzyżem zasługi, Meyssnera Bolesława — srebrnym krzyżem zasługi, Mielocha Jerzego — bronzowym krzyżem zasługi.

W dniu 25.IX-38 r., w czasie uroczystości rozdania nagród zwycięzcom wyścigu motocyklowego o „Grand Prix" Polski, Gen. Bryg. Dr Stanisław Rouppert Prezes Honorowy P. Z. M., dokonał uroczystej dekoracji odznaczonych.

Motocykle po cenie ulgowej dla członków klubów zrzeszonych w P. Z. M.

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego przypomina, że dzięki staraniom płk. Wyrwińskiego wiceprezesa Zarządu P. Z. M. Pan II wiceminister Spraw Wojskowych zezwolił na sprzedaż 10 (dziesięciu) motocykli „Sokół 600" po cenie ulgowej (1.500 + 100 = 1600 złotych) dla oficerów rezerwy członków klubów motocyklowych zrzeszonych w P. Z. M. Termin nadsyłania zgłoszeń został przedłużony do dnia 31 października r.b. Zgłoszenia jak w poprzednim komunikacie. W wyjątkowych wypadkach mogą otrzymać zezwolenie podoficerowie rezerwy — zasłużeni motocykliści, — sportowcy.

Jednocześnie wyjaśniamy, że odstąpienie 10-ciu motocykli po cenie ulgowej nie oznacza obniżenia ceny na wszystkie motocykle „Sokół 600". Różnicę w cenie pokrywa M. S. Wojskowych. Jest to subsydium dla polskiego sportu motocyklowego ze strony wojska.

Zarząd P. Z. M-u.

Karol Särgawa — prezes Eesti Mootorspordi Klubi mówi o organizacji sportu motocyklowego w Estonii

Kiedy po trudach, związanych z organizacją i przeprowadzeniem VI. międzynarodowych zawodów motocyklowych w Tallinnie usiedliśmy w wygodnych fotelach w siedzibie Klubu, zapytałem p. Prezesa Särgawę, czy nie zechciałby opowiedzieć, jak przedstawia się organizacja sportu motocyklowego w Estonii?

— Z miłą chęcią — odpowiedział p. Särgawa i obszernie zobrazował mi organizację tego sportu, na czele którego stoi już od szeregu lat.

— Otóż w Estonii mamy *przeszło trzy tysiące* zorganizowanych motocyklistów, którzy zrzeszeni są *w trzech klubach stołecznych i czterech klubach prowincjonalnych.* Eesti Mootospordi Klubi posiada prerogatywy naczelnej organizacji sportu motocyklowego w Estonii, temu Klubowi podlegają wszystkie pozostałe kluby w naszym kraju.

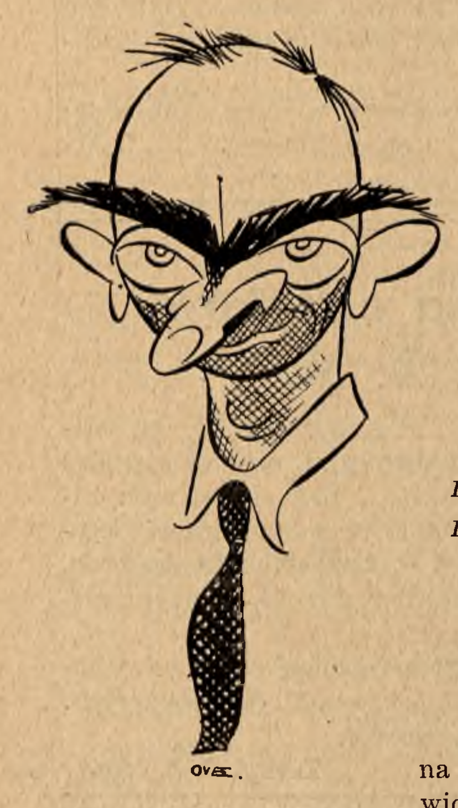
Eesti Mootorspordi Klubi jest członkiem F. I. C. M. i bez zezwolenia naszego nie wolno nikomu organizować zawodów zarówno w stolicy, jak też i na prowincji. Również za naszą zgodą mogą wyjeżdżać motocykliści estońscy na zawody motocyklowe za granicę.

— Jaki podział istnieje pomiędzy motocyklistami — zagadnąłem p. Särgawę?

— Sportowców naszych dzielimy na dwie kategorie, jak zresztą w wielu innych krajach, na seniorów i juniorów. Przejście z klasy juniorów do seniorów może mieć miejsce tylko po uzyskaniu przez juniora dwunastu punktów, zdobytych na krajowych zawodach motocyklowych. Za zdobycie pierwszego miejsca zaliczamy juniorowi trzy punkty, za miejsce drugie — dwa punkty i za miejsce trzecie — jeden punkt. Potrzebną ilość punktów do przejścia do kategorii seniorów może uzyskiwać zawodnik w ciągu kilku lat nie tracąc uzyskanych punktów w latach poprzednich.







Mieloch. Bathelt, Dąbrowski sen., Dąbrowski jun., Baron, Nagengast,

Karykatury w wykonaniu Veldemana.

— W wyjątkowych wypadkach, kiedy junior zdobył dziewięć punktów przez zajęcie trzykrotnie pierwszych miejsc, specjalna komisja kwalifikacyjna może na podstawie tych wyników przenieść juniora do klasy seniora.

— Jakie zawody urządzają Panowie w Tallinnie i na prowincji — rzuciłem pytanie Panu Prezesowi.

— W Tallinnie zawody odbywają się w ciągu każdego sezonu sześciokrotnie. Dzielimy je na zawody terenowe, które odbywają się dwukrotnie, a to raz na wiosnę, a następnie w jesieni, na zawody na torze żwirowym —

również dwa razy w ciągu sezonu, kilometr lance i T. T. Estonii, które rozgrywamy w konkurencji międzynarodowej.

— Prowincjonalne kluby urządzają w sezonie zawody czterokrotnie. We wszystkich wspomnianych wyżej zawodach o wynikach decyduje uzyskany przez zawodników czas.

— Jeden raz w sezonie urządzamy zjazd gwiaździsty do różnych miast. Konkurencja ta nie daje jednak juniorom prawa do zdobycia cennych punktów klasyfikacyjnych.



W dalszym ciągu nie daję Panu Prezesowi spokoju, zadając nowe pytania: a jak kształtuje się u Panów wewnętrzne życie klubowe?



— Siedzibę naszego Klubu, chociaż jak Pan widzi, skromną codziennie odwiedzają bardzo licznie nasi członkowie. Jesteśmy wszyscy zżyci i łączą nas jaknajserdeczniejsze stosunki. Nad szkoleniem naszych juniorów pracujemy usilnie. Większość zawodów filmujemy, po czym filmy te wyświetlamy w czasie wspólnych zebrań klubowych i dyskutujemy nad zasadami techniki jazdy porównywując zasady z wynikami naszych sportowców. Dyskusje te przyczyniają się w znacznej mierze do podniesienia poziomu naszych zawodników. W dalszej rozmowie, którą przez pewien czas jeszcze prowadziliśmy, dowiedziałem się, że prawie wszyscy zrzeszeni motocykliści estońscy są członkami org. o charakterze wojskowym „Kaitselit", zbliżonej do naszego Związku Strzeleckiego. Prezydent Estonii otacza motocyklistów zrzeszonych troskliwą opieką, dowodem czego jest fakt objęcia protektoratu nad tegorocznymi międzynarodowymi zawodami.



Kongres jesienny F. I. C. M.

W dniach 16 i 17 listopada br. obradować będzie w Paryżu Kongres F. I. C. M. (Fédération Internationale des Clubs Motocyklistes) naczelnej organizacji międzynarodowego sportu motocyklowego.

Przedmiotem obrad Kongresu będą sprawozdania sportowe za rok 1938 i wnioski poszczególnych Państwowych Związków Motocyklowych oraz ustalenie międzynarodowego kalendarza sportowego na rok 1939.

W ramach Kongresu obradować będzie również C. S. I. (Comision Sportive Internationale), która: opracuje poprawki do międzynarodowego Regulaminu Sportowego, dotyczące klasyfikacji mistrzostw państwowych i międzynarodowych, ustali i przyzna tytuły mistrzów motocyklowych Europy na rok 1938 w klasach: A — do 250 cm^3, B — do 350 cm^3, C — do 500 cm^3.

W Kongresie jesiennym 1938 F. I. C. M. weźmie udział również przedstawiciel Polskiego Związku Motocyklowego, który przedłoży sprawozdanie sportowe P. Z. M. za rok 1938 oraz poda terminy międzynarodowych zawodów motocyklowych, mających odbyć się w r. 1939 w Polsce, celem umieszczenia ich w kalendarzu sportowym F. I. C. M. na rok 1939.

RAID SZLAKIEM MARSZAŁKA W R. 1939 W KONKURENCJI MIĘDZYNARODOWEJ.

Na posiedzeniu Zarządu P. Z. M. w dniu 7/X.38 r. postanowiono przedłożyć do zatwierdzenia przez F. I. C. M. termin Dorocznego Raidu Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego — 24 — 29/VI.1939 r., który byłby rozgrywany w konkurencji międzynarodowej na wzór znanych angielskich „Six Days".

Termin przyszłorocznych międzynarodowych zawodów o „GRAND PRIX" POLSKI 1939 r. został ustalony na dzień 24/IX.1939 r.

Oba wyżej wymienione terminy, staną się obowiązujące po zatwierdzeniu ich przez F. I. C. M. i umieszczeniu w międzynarodowym Kalendarzu Sportowym F. I. C. M. na rok 1939.

Mgr. Z. R.

Po trzecim wyścigu w Al. Niepodległości

Tak się jakoś dotychczas składało, że w oba poprzednie wyścigi, urządzane w Alei Niepodległości przez M. K. Z. S. Warszawa — padał deszcz. Szczęście strzelców, do pogody stało się już na tyle przysłowiowe, że — jak twierdzili złośliwi — P. I. M. zaczął w swoich programach meteorologicznych uwzględniać specjalną poprawkę „na imprezę motocyklową Z. S.".

Ale cóż? — jak się motocyklista do czego zapali — nie ma na niego rady. Uparciuchy powiedziały sobie: „do trzech razy sztuka — panie deszcz!" — i okazało się, że deszcz nie dotrzymał do trzech razy, bo oto — ni stąd, ni zowąd — w dniu 25.IX, w dniu trzeciego ulicznego wyścigu o nagrodę P. Ministra Starzyńskiego — pogoda dopisała i — wbrew krakaniom pesymistów — dotrzymała do końca, — aż miło.

A wraz z pogodą dopisała i publiczność. Tak, „obesłanej" przez widzów imprezy — jeszcześmy chyba nie widzieli w naszych sferach motocyklowych. Bo też i, swoją drogą, było na co patrzyć! Impreza — bodaj, że nie miała w dziejach całego zorganizowanego motocyklizmu w Polsce równej sobie, i to tak pod względem jakościowym, jak i ilościowym.



Członkowie zarządu P. Z. M. na trasie zawodów. Od lewej: płk. Wyrwiński I wiceprezes zarządu, kpt. Krupiński sekretarz zarządu, ppłk Lekki II wiceprezes zarządu P. Z. M.

Nie miałem tutaj zamiaru przecenienia poziomu naszych zawodników w stosunku do różnych międzynarodowych „wyjadaczów" torowych; twierdzenie moje, odnośnie najwyższego poziomu jakościowego obsady imprezy — dotyczy rzecz prosta imprez zamkniętych — krajowych. Pokazaliśmy wszystko, co mieliśmy najlepszego w Polsce. Zademonstrowaliśmy widzom nowe, wspaniałe maszyny, sprowadzone bezcłowo, dzięki interwencji władz Polskiego Związku Motocyklowego. Pokazaliśmy też sam kwiat zawodników polskich. Na liście uczestników znalazły się wszystkie „asy" kierownika. Słowem — było na co patrzyć.

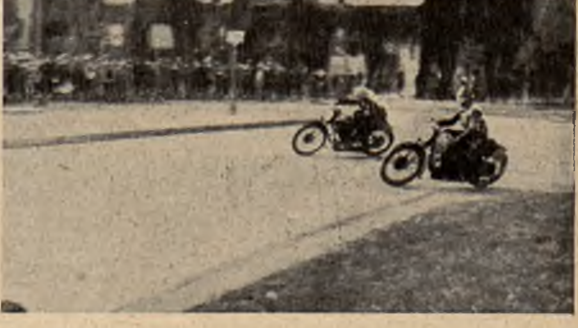
I wyniki były lepsze, niż kiedykolwiek na tej trasie. Triumfator dnia — p. Jerzy Mieloch z W. K. S. „Legia" osiągnął przeciętną szybkość 106 km/godz., bijąc o 3,4 km dotychczasowy rekord trasy, ustalony w jesieni ubiegłego roku przez p. Bathelta z Bielsko-Bialskiego Klubu Motocyklowego. Dalsze kolejne wyniki — pp. Brendlera z Union Touring Łódź (105,8) i Lemańskiego z Motoklubu Unia — Poznań (105,7) także zresztą nie odbiegły wiele od nowego rekordu, a pobiły stary.



Na zakręcie przy Topolowej — fragment trasy.

Wielka szkoda, że w kat. juniorów musiał wycofać się p. Semis — mielibyśmy bowiem możność zanotowania niecodziennego — bądź co bądź — wypadku, ustalenia rekordu dnia przez juniora. Niestety zerwana linka sprzęgła zsadziła z siodełka tego obiecującego, młodego motocyklistę. Pan Semis, Polak z Francji, członek tamt. Związku Studenckiego i Motoclub de Paris, zapisał się do M. K. Z. S. Warszawa, by móc wziąć udział w zamkniętym wyścigu w Alei Niepodległości. Sympatyczny Polak z zagranicy zademonstrował nam rewelacyjny typ „B. S. A." „Gold-Star", — maszynę o niebywałym wprost zrywie i szybkości, przekraczającej 160 km/godz. „Gold Star" okazał się istotnie gwiazdą „besówek", osiągnął bowiem najlepszą przeciętną szybkość na okrążeniu, bo 112 km/godz. Co tu dużo gadać! — Fakt jest, że jedyny okaz „Gold Star", jaki posiadało warszawskie przedstawicielstwo B. S. A. został natychmiast po wyścigu sprzedany; — widocznie maszyna się spodobała.

Gorzej natomiast spisała się inna rewelacja dnia a mianowicie B. M. W.—R 51 p. Golasika.



Wyprzedzanie na zakręcie należało do rzeczy niełatwych.



Płk. Wyrwiński wiceprezes Polskiego Związku Motocyklowego gratuluje sukcesu w Estonii zawodnikowi polskiemu Baronowi.

Maszyna miała zwichrowany przód, wskutek jakiegoś błędu fabrycznego. Motor tańczył cały czas pod zawodnikiem i zachodziła poważna obawa, że trzeba go będzie „wymachać", by — broń Boże! — nie doszło do nieszczęśliwego wypadku. Zdolności horeograficzne maszyny nie zniknęły zresztą, mimo oddania jej do poprawy, i stały się ostatecznie przyczyną wycofania właściciela z wyścigu o Grand Prix — ale to już inna sprawa.

Miłą niespodziankę sprawił nam nestor polskich zawodników motocyklowych p. „Bezet", — zdobywając na swoim historycznym „Velocette" 350 cm^3 — trzecie miejsce w kategorii seniorów, przy bardzo silnej konkurencji w czasie 29 — 14, przy przeciętnej 98.3 km/godz.

Jak z powyższego krótkiego zestawienia ciekawszych momentów imprezy wynika — poziom był rzeczywiście bardzo wysoki. Na jakość nie mogliśmy się żalić.

Zaś co do ilości — zgłosiło się zawodników 64, wystartowało 59, ukończyło wyścig 47. Cyfry mówią same za siebie. Taką ilością zawodników nie mogła dotychczas poszczycić się żadna z imprez torowych, organizowanych przez kluby, zrzeszone w Polskim Związku Motocyklowym. Czytelnicy, orientujący się w danych liczbowych dotychczasowych wyścigów motocyklowych — zdadzą sobie dokładnie sprawę



Płk. Wyrwiński Eugeniusz, opiekun polskiego sportu motocyklowego gratuluje sukcesów w Estonii zasłużonemu zawodnikowi polskiemu Jerzemu Mielochowi.

z faktu niebywałego wprost wzrostu zainteresowania, odkrytą przez M. K. Z. S. w Warszawie trasą i to trasą, która — jak dotychczas — budziła w sferach znawców niejakie zastrzeżenia.

Aleja Niepodległości zyskuje sobie coraz więcej zwolenników. Jej siła atrakcyjna jest tak potężna, a przytym obustronna, działająca tak na widza, jak i na zawodnika, że śmiało możemy sobie powiedzieć: jest to obecnie najdogodniejsza tego rodzaju trasa w stolicy. Widz może w każdej chwili ogarnąć całość wzrokiem. Z daleka już widzi nadciągające od wirażu maszyny — typuje zawodników, podnieca się — słowem doświadcza wszystkich emocji, tak pożądanych przez amatorów silnych wrażeń. Zawodnik natomiast jest stale dopingowany przez tłumy widzów, oblegających trasę. Przy tym jego osiągnięcia są szalenie bezpośrednie; — każdy zdobyty metr zbliża go do zwycięstwa.



Baron i jego „Dekawka".

To już nie raid terenowy, gdzie można przyjść na pierwszym, a mimo to spaść w klasyfikacji na ostatnie miejsce. Tutaj widać na oko zbliżające się, lub oddalające zwycięstwo.

Jeżeli zaś chodzi o moment propagandowy — uważam, że trasa ta posiada tak niesłychanie wiele siły przyciągającej dla młodych zawodników, jak wiele nie posiada jej żadna bodaj inna trasa. Pierwszym momentem, decydującym o wystąpieniu na torze młodego zawodnika jest chęć „pokazania się" potężnie oddziałująca na wyobraźnię człowieka. Nie ma w tym zresztą nic specjalnie zdrożnego. Przeciwnie — jest to pierwszy stopień wtajemniczenia zawodniczego. Człowiek, który w młodości nigdy nie marzył o „pokazaniu się", nie potrafi nigdy „postawić się" w wieku dojrzałym. Dopiero bardzo wytrawny zawodnik, któremu moment wal-



Młody, świetnie zapowiadający się zawodnik łódzki J. Brendler, zwycięzca w kat. 500, junior na Zündappie.



Na wirażu.

ki wszedł już w krew, będzie walczyć bez podniecającego widoku rozentuzjazmowanych tłumów równie zaciekle i nieustępliwie, jak i pod okiem przepełnionych widzami trybun.

A za tym: zawodnicy i trasa — klasa! — A co organizacja? — Można powiedzieć udatna. Nie ma w tym zresztą za grosz zasługi autora niniejszego artykułu. Niestety stan zdrowia nie pozwolił mi zbytnio zajmować się organizacją i przyszedłem na miejsce „do gotowego". Może to zresztą i lepiej. Licho wie coby mogło wyniknąć, jakbym zaczął klubowi wsadzać nos do roboty organizacyjnej. Gotowoby się raptem pokazać, że łatwiej jest dawać zbawienne rady w „Moto" niż samemu czegoś dokazać. Swoją drogą miała szczęście!

Nieprzyjemna trochę afera wyszła z naszą elektrownią, która „zapomniała sobie" zawiadomić kogo trzeba, że przyobiecała na czas wyścigu prąd na linię dla głośników. Dyżurni nie chcieli za nic w świecie popełnić tak poważnej samowoli, jak danie wiary bredniom jakiegoś tam klubu motocyklowego, że „władze wyższe" prąd przyobiecały — skutkiem czego gigantofony rozwieszone wzdłuż trasy uporczywie milczały, psując krew zdezorientowanej publiczności.

Impreza zakończyła się uroczystym rozdaniem nagród, którego dokonał w lokalu Klubu przy ul. Wojciecha Górskiego 7 — Wiceprezes P. Z. M. i komandor honorowy wyścigu — P. Pułkownik Wyrwiński. *Wojciech Stypuła.*



Dąbrowscy: senior i junior przed wypadkiem.



Znany wojskowy jeździec motocyklowy w grupie wyścigowej porucznik Nahorski z Modlina, zwycięzca w kat. 250 ccm na Rudge.

Mieczysław Rajchman.

Chronometraż wyścigu motocyklowego Grand - Prix Polski 1938

Przed komisją chronometrażu wyścigu o Grand - Prix Polski 1938, odbytego na Bielanach w dniu 25 września 1938 stanęło nielada zadanie do spełnienia.

Do wyścigu zgłosiło się 53 kierowców, startujących w 3-ch grupach w odstępach 1 minutowych, mających wykonać łącznie 1532 okrążeń w przewidywanym czasie około 3 godzin.

Komisja miała za zadanie ustalenie czasu przejazdu każdego kierowcy na każdym okrążeniu tj. miała dokonać 1532 odczytów w czasie 180 minut, co daje około 8,5 odczytu na minutę, a więc 1 odczyt nie mógł trwać dłużej niż 7 sekund.

Powyższe obliczenie zatrudnienia komisji chronometrażu jest teoretyczne, gdyż nie wzięto pod uwagę kierowców, którzy wyścigu nie ukończyli lub w ogóle do startu nie stanęli. Jednakowoż przy obliczaniu ilości członków komisji chronometrażu potrzebnych do wykonania powierzonej im pracy powyższe ilości musiały służyć za podstawę, gdyż ilości kierowców, którzy, czy to nie ukończyli wyścigu, czy też nie wystartowali — nie można było z góry przewidzieć.

Podane wyżej 8,5 odczytu na minutę, czyli 1 odczyt na 7 sekund stanowi średnie zatrudnienie komisji podczas całego wyścigu i daje tylko ogólne pojęcie o jej zatrudnieniu, natomiast wydajność pracy komisji musiała być dostosowaną do pokonania szczytowego nasilenia przejazdu zawodników przez taśmę, które miało miejsce w pewnych okrążeniach wyścigu.

Ze startu miało w ciągu 3 minut wyjść 53 zawodników, którzy w ciągu 3 minut mieli przejść powtórnie przez taśmę po pierwszym okrążeniu. Jak z powyższego wynika w ciągu 180 sekund należało dokonać 53 odczytów tj. na 1 zawodni-

ka przypadało około 3,4 sekundy. Do tej wartości należało dostosować sprawność komisji chronometrażu.

Założenie.

Do powyższego zadania zmobilizowano 42 członków komisji. Ze względu na konieczność 100% pewności działania całego aparatu Komisja Chronometrażu została podzielona na dwie zupełnie niezależnie działające grupy.

Grupa A — obsługa chronometrażu elektrycznego.

Grupa B — chronometraż za pomocą stoperów ręcznych, stanowiący zabezpieczenie na wypadek uszkodzenia chronometrażu elektrycznego.

W każdej z powyższych grup funkcje wszystkich członków Komisji zostały ściśle ustalone, tak że każdy członek miał do wypełnienia ściśle ustalony odcinek pracy. Z góry również został zaprojektowany plan rozmieszczenia poszczególnych członków Komisji, jak to jest uwidocznione na załączonym planie.

Zaprojektowano rozmieszczenie całej Komisji na dwuch wielkich samochodach, ustawionych po prawej stronie trasy w stosunku do kierunku jazdy, tak aby słońce podczas wyścigu nie raziło w oczy, i zabezpieczonych na wypadek deszczu.

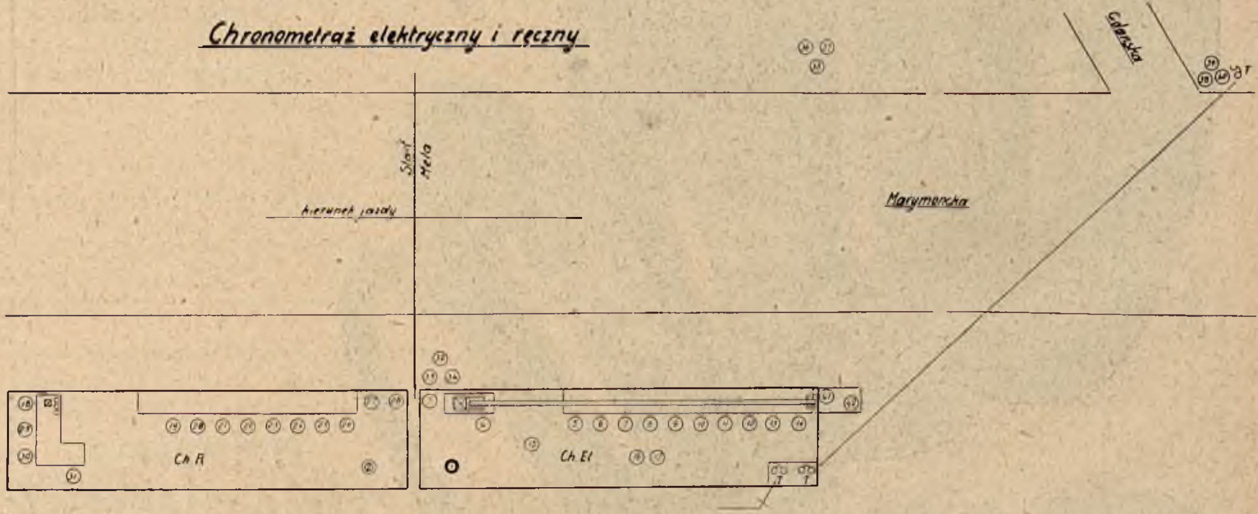
Dla ułatwienia orientacji wszyscy członkowie Komisji zostali ponumerowani.

Na samochodzie stojącym na prawo od startu ustawiono chronometr elektryczny (grupa A) z obsługą (3, 4), z czego Nr 3 miał za zadanie obserwację zawodników i podawanie numerów startowych numerowi 4, który notował je pod odpowiednim czasem przejazdu poszczególnego zawodnika na taśmie chronometra. Dziesięciu sekretarzy (5 — 14) miało za zadanie notowanie z taśmy chronometra poszczególnych czasów przejazdu zawodników przez metę na specjalnych wykazach, które zostały ułożone w ten sposób, że w rubryce poziomej znajdowały się numery startowe poszczególnych okrążeń. W odpowiednich rubrykach miał być wpisany czas przejazdu każdego kierowcy na każdym okrążeniu. Na każdego sekretarza przypadało 5 — 6 kierowców.

Na mecie ułożono specjalną taśmę stalową, która automatycznie przy przejeździe kierowcy uruchamiała aparat rejestrujący (chronometr elektryczny), odbijający czas na taśmie papierowej z dokładnością do 0,005 sekundy. Niezależnie od taśmy zainstalowano klucz, którym ręcznie można było uruchomić chronometr elektryczny.

Poza tym na tymże samochodzie miał swoje stanowisko specjalny posterunek (15), mający za zadanie natychmiastowe uzupełnianie ewentualnych braków numerów startowych na taśmie chronometru względnie uzgadnianie ewentualnych wątpliwości oraz dwa stanowiska (16 i 17), których zadaniem było udzielanie informacji speakerowi centrali megafonowej. Stanowiska te zaopatrzone zostały w tablice zawierające czasy przejazdu okrążeń od 1 do 30 przeliczone na przeciętne w kilometrach na godzinę. Dwa aparaty telefoniczne dające bezpośrednie połączenie z posterunkiem ustawionym na wirażu przy ul. Gdańskiej oraz przy lasku Bielańskim i centralą megafonową dopełniały wyposażenia samochodów z chronometrem elektrycznym.

Wreszcie na tymże samochodzie miał swoje stanowisko (1) szef Komisji chronometrażu elektrycznego i ręcznego oraz nie oznaczony na planie delegat Automobilklubu Polski, chrono-



1.	*Szef chronometrażu elektrycznego i ręcznego.*
2.	*Kierownik chronometrażu ręcznego.*
3— 4.	*Obsługa chronometru elektrycznego.*
5—14.	*Sekretarze chronometru elektrycznego.*
15.	*Reklamacje sekret. chronom. elektr.*
16—17.	*Informacja speakera.*
18.	*Nastawiacz chronometrów ręcznych.*
19—28.	*Chronometrażyści ręczni.*
29.	*Odbieracz czasów.*
30.	*Rachmistrz czasów.*
31.	*Sekretarz chronometrażu ręcznego.*
32—34.	*I grupa notowania okrążeń.*
35—37.	*II grupa notowania okrążeń.*
38—40.	*III grupa notowania okrążeń.*
41—42.	*Obsługa aparatu filmowego.*
Ch. El.	*Chronometraż elektryczny.*
Ch. R.	*Chronometraż ręczny.*
T.	*Telefony.*

metrażysta zatwierdzony przez A. I. A. C. R. i uprawniony do ustalania oficjalnych wyników na zawodach międzynarodowych. Na marginesie trzeba zaznaczyć, że P. Z. M. takiego chronometrażysty niestety dotychczas nie posiada.

Na samochodzie lewym od mety umieszczony miał być chronometraż ręczny, przy czym chronometrowanie miało być dokonane systemem łańcuchowym. Członek Komisji (18) na podstawie zegara podstawowego uzgodnionego z chronometrem elektrycznym uruchamiał stopery i notował na pojedyńczych kartkach godzinę, minutę i sekundę uruchomienia danego stopera. Tak uruchomiony stoper umieszczał wraz z odpowiednią kartką kolejno przed sobą.

Każdy z chronometrażystów ręcznych (19 — 28) brał jeden z uruchomionych stoperów wraz z odnośną kartką i stawał w szeregu oczekując swojej kolei, przysuwając się, w miarę przejazdu kierowców przez metę, w kierunku stanowiska 28.

Z chwilą znalezienia się na stanowisku 28 chronometrażysta zatrzymywał stoper w momencie przejazdu najbliższego kierowcy przez metę i odnotowywał na kartce numer startowy tego zawodnika.

Następnie zatrzymany stoper wraz z kartką oddawał na stanowisku 29, gdzie specjalny członek Komisji odczytywał stoper i czas odczytany notował pod czasem uruchomienia stopera wpisanym przez członka 18, po czym skasowany sztoper przekazywał na stanowisko 18, gdzie zaczynał on obieg od początku, zaś kartkę zawierającą numer startowy, czas uruchomienia stopera do chwili przejazdu danego kierowcy przekazywał na stanowisko 30, gdzie oba te czasy były sumowane i dawały godzinę przejazdu danego kierowcy.

Po zsumowaniu kartka wędruje na stanowisko 31, gdzie wpisuje się numer startowy i czas na odpowiednim wykazie w kolejności napływu kartek.

Natomiast chronometrażysta ręczny natychmiast po oddaniu sztopera z kartką na stanowisku 29 udawał się na stanowisko 28 i zaopatrzywszy się w nowy stoper i kartkę zajmował ruchome stanowisko 19 i oczekiwał swej kolei chronometrowania.

Oprócz wyżej podanych stanowisk przewidziano na samochodzie lewym stanowisko (2) zastępcy kierownika chronometrażu odpowiedzialnego za sprawne działanie chronometrażu ręcznego.

Niezależnie od wyżej podanej obsady samochodów z chronometrem elektrycznym i ręcznym przewidziano trzy grupy obserwacyjne (32 — 33 — 34, 35 — 36 — 37 i 38 — 39 — 40). Każda z grup składała się z jednego obserwatora z lornetką podającego dwum pozostałym sekretarzom numery startowe kierowców w kolejności ich przejazdu przez dany punkt. Pierwszą grupę obserwatorów (32, 33, 34) umieszczono po prawej stronie drogi w pobliżu mety, drugą (35, 36, 37) po stronie przeciwnej (na wypadek gdyby ze stanowiska pierwszego jeden z kierowców zasłonił innego).

Trzecia grupa (38, 39, 40) zajęła stanowisko na zakręcie Marymoncka — Gdańska, gdzie ze względu na gwałtowność wirażu szybkość zawodników była znacznie mniejsza. Ta grupa miała bezpośrednie połączenie telefoniczne z samochodem chronometru elektrycznego. Drugi telefon połączony był z obsadą punktu znajdującego się na zakręcie koło lasku Bielańskiego, gdzie pokazywano kierowcom ilości okrążeń do przebycia. Punkt ten składał się z 30 osób i pracował niezależnie od chronometrażu.

Członek na stanowisku 15 miał możność porozumienia telefonicznego z punktem na wirażach oraz przy mecie i z ich relacji mógł uzupełniać ewentualne braki i nieścisłości na taśmie chronometra elektrycznego.



Bathelt na trasie. Fot. Fikus.

Obsadę chronometrażu uzupełniał aparat filmowy (41, 42) filmujący bez przerwy kolejność przejazdu kierowców przez metę na wypadek gdyby jednoczesna ilość zawodników na mecie była tak wielka, że wszyscy wyżej wymienieni obserwatorzy nie daliby rady. Tak zmontowany aparat dawał czasy przejazdów każdego kierowcy i każdego okrążenia prawie zwłocznie.

Przy ustalaniu powyżej opisanego składu Komisji Chronometrażystów i takiego rozdziału funkcji organizatorzy zdawali sobie sprawę z faktu, że sprawne działanie całego paratu uwarunkowane jest ilością kierowców zjawiających się jednocześnie na mecie. Dlatego też w obawie, że w pierwszych okrążeniach ilość ta przekroczyć może i to nawet znacznie, wydajność całego aparatu chronometrażu i mając pewność, że z początku wyścigu uszkodzenie chronometra elektrycznego jest prawie, że wykluczone zostały wydane specjalne instrukcje. W przeciągu pierwszych 2 — 3 okrążeń, zarówno sekretarze 5 — 14, jak również obsada chronometrażu ręcznego 18 — 28 i wszystkie osoby nie zajęte przy chronometrze elektrycznym i aparacie filmowym bezpośrednio, miały ograniczyć się wyłącznie do obserwacji kierowców i odnotowania ich obecności na mecie (w celu ustalenia ilości okrążeń) przy czym na jednego obserwatora przypadało nie więcej jak 2 — 3 kierowców.

Począwszy od 3 okrążenia wszyscy mieli objąć funkcje opisane wyżej.

Wykonanie.

Niestety już od samego startu zaczęły się zmartwienia, które jeszcze raz wykazały, jak celowe są wielokrotne zabezpieczenia z góry przewidzianych czynności, które z natury bardzo proste w praktyce okazały się zawodne lub w ogóle niewykonalne.

Na samym wstępie, w obawie przed zerwaniem taśmy stalowej automatycznej przez ślizgające się w szalonych obrotach tylne koła maszyn i ewentualne upadki przed startem zadecydowano zdjąć taśmę i godzinę startu ustalić za pomocą klucza dodatkowego. Przezorność okazała się celowa, gdyż po wystartowaniu maszyn na linii startu pozostała czarna smuga od ślizgających się kół, zaś jednemu z zawodników przewróciła się maszyna i została na leżąco przepchnięta przez start, co niechybnie spowodowałoby zerwanie taśmy.

Po wystartowaniu wszystkich kierowców założono przygotowaną uprzednio taśmę i wówczas okazało się, że instalacja klucza dodatkowego zadecydowała w ogóle o działaniu chronometra elektrycznego.

Po przejechaniu kierowcy Nr 3 po pierwszym okrążeniu chronometr elektryczny nie odnotował czasu. (Czas tego kierowcy ustalono ręcznie). Natychmiast uruchomiono dla pozostałych kierowców klucz dodatkowy, który był czynny przez cały czas wyścigu.

Po bliższym zbadaniu okazało się, że na kilka centymetrów przed taśmą znajdował się niewidzialny wzgórek nie przekraczający kilku milimetrów, wystarczający do tego, że maszyny przy znacznej szybkości (około 130 km/godz.) i stosunkowo nieznacznej wadze przenosiło w powietrzu nad taśmą. Przy mniejszych szybkościach taśma, dostosowana zresztą do wyścigów samochodowych, działała bez zarzutu.

Koniecznosć uruchomienia klucza dodała członkowi na stanowisku 3 nową pracę, zmuszając go do obserwacji mety, co w znacznym stopniu utrudniało obserwację zbliżających się kierowców i podawanie ich na stanowisko 4.

Drugą trudnością nie do przezwyciężenia okazał się straszliwy hałas, jaki robiły motocykle, zwłaszcza D. K. W. z kompressorami, hałas, który całkowicie uniemożliwił ustne podawanie numerów startowych i sparaliżował komunikację telefoniczną. Te trudności zmusiły do uruchomienia jeszcze jednego stanowiska przy chronometrze elektrycznym — obserwatora, który obserwował numery startowe kierowców i zapisywał je na kartce, skąd członek 4 przepisywał je na taśmę chronometra. Stanowisko to zostało obsadzone z rezerwy tworzącej 10 osób:

Poza tym okazało się, że kierowcy przez dłuższy czas jechali w zwartych grupach po 8 — 10 maszyn, co stwarzało znaczne opóźnienia w przepisywaniu ich czasów przez sekretarzy 5 — 14 na specjalne wykazy, które tym samym nie spełniały swego zadania i nie dawały wyników natychmiast.

Wobec powyższego zaprzestali oni przepisywania czasów poszczególnych okrążeń, ograniczając się jedynie do zaznaczania wykonanych okrążeń i zapisania czasu ostatniego okrążenia. Ta zmiana pozbawiła jednak stanowiska 16 i 17 materiału dla speakera, tak, że musieli oni radzić sobie w inny sposób.

Mimo jednak powyższych trudności i dzięki wielokrotnym zabezpieczeniom poszczególnych ogniw, chronometraż odbył się sprawnie i możliwe było podanie do wiadomości prasy w 15 minut po wyścigu czasów osiągniętych przez wszystkich kierowców.

Wnioski.

Rozpatrując przebieg wyścigu, jego charakter oraz trudności, na jakie napotkała Komisja Chronometrażu nasuwają się następujące wnioski i uwagi.

Umieszczenie chronometrażu na dwuch samochodach ustawionych obok trasy (na Grand-Prix na samochodzie umieszczony był tylko chronometraż elektryczny, ręczny zaś pracował na poziomie szosy, gdyż drugi samochód był do tego celu za mały) ma swoje zalety.

Umieszczenie Komisji ponad poziomem szosy z jednej strony zapewnia jej lepszą widoczność i bezpieczeństwo, z drugiej strony jednak ma poważną wadę, gdyż członkowie Komisji, obserwując kierowców, wzajemnie sobie zasłaniają widok na szosę. Zaradzić temu może umieszczenie całej Komisji na pomoście ponad szosą, przy czym Komisja winna pracować w oszklonej kabinie, w celu częściowego stłumienia hałasu pracujących silników, uniemożliwiającego wszelkie porozumiewanie się.

Koszt takiego pomostu w porównaniu z ogólnym kosztem imprezy byłby nieznaczny.

Umieszczenie dwuch grup obserwatorów (32, 33, 34 i 35, 36, 37) po obydwu stronach trasy okazało się bardzo celowe, gdyż niejednokrotnie zdarzały się sytuacje przy zwartym przejeździe kierowców przez taśmę, że jedni z kierowców zasłaniali innych, co przy jednym punkcie obserwacyjnym mogło spowodować nie zanotowanie numeru jakiegoś zawodnika, co w w konsekwencji mogło spowodować utratę okrążenia dla kierowcy.

Oczywiście przy takim rozmieszczeniu grup obserwacyjnych jedna z nich pracuje zazwyczaj pod słońce, czemu należy z góry zaradzić przez zastosowanie odpowiednich osłon.

Obserwatorzy w powyższych grupach winni posiadać lornetki pryzmatyczne, najwyżej sześciokrotne, umieszczone na statywach, gdyż 2 — 3 godzinna obserwacja przez lornetkę, trzymaną w ręku, jest bardzo uciążliwa.

W rozplanowaniu stanowisk przy chronometrze elektrycznym należy dodać jedno stanowisko, które miałoby za zadanie pisanie numerów startowych. Obsługa chronometra (4) przepisuje je na taśmę chronometrów, co czyni zbędnym dyktowanie numerów.

W ogóle ze względu na duży hałas, należy ograniczyć do minimum konieczność porozumienia się członków Komisji między sobą za pomocą głosu, gdyż jest to zawodne i mało skuteczne.

Dlatego też należałoby grupę, pokazującą okrążenia kierowcom, umieścić w polu widzenia Komisji Chronometrażu, przy czym ilości okrążeń należy wymalować z obydwu stron tablic, aby były one widoczne także od strony Komisji Chronometrażu.

Takie ustawienie grupy pokazującej okrążenia umożliwia uzgadnianie ilości okrążeń i natychmiastową korektę oraz zmniejsza konieczność rozmów przez telefon. Całkowite wyeliminowanie komunikacji z punktem na trasie, mimo jej małej skuteczności ze względu na hałas nie jest możliwe. W celu jej zapewnienia należy zainstalować niezależnie od telefonicznego, połączenie radiowe z poszczególnymi punktami trasy.

Instalacja klucza ręcznego, działającego niezależnie od taśmy automatycznej, przesądziła w ogóle o działaniu chronometra elektrycznego i winna być stale stosowana w razie konieczności wyboru jednego ze sposobów uruchamiania chronometru elektrycznego wybór paść winien raczej na klucz ręczny, który mimo, że wymaga specjalnej osoby do obsługi i daje mniejszą dokładność, daje zato bez porównania większą pewność w działaniu.

W ogóle wszelkie instalacje elektryczne podczas wyścigu są narażone na uszkodzenia. Muszą mieć one zabezpieczenia pod postacią podwójnych przewodów niezależnych, lub innych systemów niezależnie działających.

Z tego też powodu bardzo ryzykownym byłoby poprzestanie wyłącznie na chronometrze elektrycznym. Raczej w razie konieczności wyboru między chronometrem elektrycznym, a systemem ręcznego chronometrowania, ten ostatni system, jako pewniejszy, winien być zastosowany, oczywiście przy odpowiednim podwyższeniu obsady poszczególnych funkcji.

Komisja Chronometrażu nie powinna mieć obowiązków dostarczania wiadomości dla speakera, gdyż jest to niewykonalne. Oficjalny chronometraż musi ustalać wyniki wszystkich turowców, zarówno czołowych, jak i jadących na dalszych miejscach, i dlatego też nie może poświęcić się specjalnie wyliczaniu czasów i przeciętnych niektórych kierowców, interesujących specjalnie publiczność.

Dla obsługi publiczności winien być montowany specjalnie chronometraż ręczny w małym składzie, który nie mając obowiązków chronometrażu oficjalnego będzie miał możność obserwacji wyścigu i dokonywania pomiarów czasu specjalnie ciekawych i interesujących publiczność. Chronometraż oficjalny nic z wyścigu nie widzi i w sytuacji na trasie się nie orientuje.

Przewidziane planem sytuacyjnym stanowiska 16 i 17, mimo najlepszych chęci, nie były w stanie zdobyć potrzebnych informacji dla speakera, a swoją interwencją przeszkadzały w pracy Komisji i utrudniały jej prawidłowe działanie.

Bardzo celowe okazało się oznaczenie kasków poszczególnych kategorii kierowców różnymi kolorami oraz dobór kolorów na numerach startowych (żółte tło i ciemno - granatowe cyfry). Numery te były bardzo widoczne i łatwe do odczytania.

Wydaje się wskazane, aby takie same numery były umieszczane na maszynach z tyłu.

Może to się wydać na pierwszy rzut oka zbędne (zagranica takich numerów także nie stosuje), jednak fakt niezauważenia numeru przez obserwatorów był nader częsty, zwłaszcza przy przejeździe kilku kierowców jednocześnie.

Nieodcyfrowanie kierowcy natychmiast tj. od przodu lub z boku stawia obserwatora przed koniecznością natychmiastowego uzupełnienia braku drogą informacji, co odwraca jego uwagę od pracy bieżącej.

Zastosowanie tylnego numeru startowego zmniejszyłoby do minimum powyższe braki, znacznie ułatwiło by pracę i podniosło by jej bezbłędność, gdyż umożliwiło by odcyfrowanie kierowcy także po przejechaniu punktu obserwacyjnego. Płachta z numerem startowym nie zastąpi tylnego numeru startowego, gdyż: po pierwsze każdy kierowca leży na maszynie, tak że numer jest niewidoczny, po drugie zaś płachta nawet najmocniej przypięta trzepocze się na wietrze, co uniemożliwia odczytanie numeru.

Odnośnie liczebnej obsady poszczególnych funkcji obu grup chronometru trzeba przyznać, że do właściwego wykonania swego zadania była ona za mała.

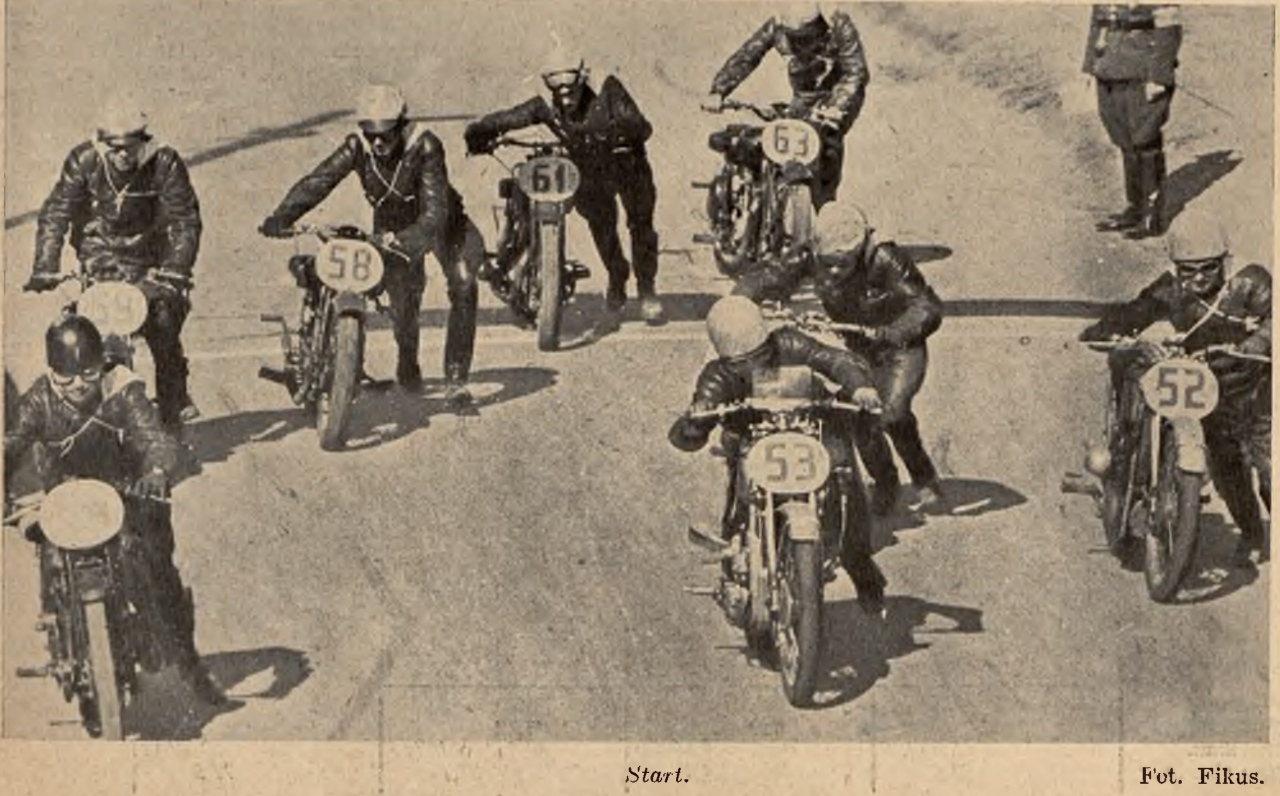
Chronometr elektryczny pracował bieżąco bez zaległości, natomiast sekretarz 5 — 14 pracowali z opóźnieniem, przy czym opóźnienie to w miarę przebiegu wyścigu wzrastało. Dlatego też konieczne było zarządzenie, aby sekretarze zaprzestali wpisywania czasów, lecz ograniczyli się do odznaczania przebytych okrążeń i odnotowania czasu ostatniego okrążenia.

Ograniczenie obowiązków sekretarzy, dało co prawda możność podania prasie bezpośrednio po wyścigu nieoficjalnych czasów poszczególnych kierowców, oraz umożliwiło ogłoszenie wyników oficjalnych tego samego dnia wieczorem, jednak całkowity obraz wyścigu dają dopiero umieszczone w niniejszym numerze szczegółowe wyniki techniczne wyścigu podające czas każdego okrążenia (z powodu braku miejsca prawo dla orientacji tylko wyniki techniczne kategorii C senior i junior).

Tablice te winny były być zestawione bieżąco podczas wyścigu, do czego niezbędna jest ilość sekretarzy 5 — 14, równa ilości startujących kierowców, przy czym muszą oni posiadać dużą wprawę w operowaniu systemem sześćdziesiętnym i dziesiętnym.

Tak samo ilość chronometrażystów ręcznych 19 — 28 okazała się za mała i winna być dwukrotnie większa.

Rola Komisji Chronometrażu, zarówno grupy A jak i grupy B nie kończy się z końcem wyścigu. Obie te grupy bezpośrednio po wyścigu muszą przystąpić do sprawdzenia i uzgodnienia swoich zestawień, gdyż jakiekolwiek omyłki w obliczeniach są niedopuszczalne. Jest niedobrze, gdy zostaną ogłoszone wyniki ostateczne i rozdane nagrody, a po kilku dniach przy zestawianiu tablic czasów okrążeń zostanie stwierdzony błąd w ustaleniu czasu lub ilości okrążeń któregoś z kierowców. Dlatego też odkładanie skrupulatnego sprawdzenia czasów i zestawienia tablic okrążeń na później, tj. po ogłoszeniu wyników jest niedopuszczalne i nie może być w żadnym wypadku usprawiedliwione koniecznością natychmiastowego ogłoszenia wyników i rozdania nagród.



Start. Fot. Fikus.

WYNIKI TECHNICZNE WYŚCIGU O GRAND-PRIX POLSKI 1938

Klasa	C senior	C senior	C senior	C senior	C senior
Imię i nazwisko	Bungerz Johannes	Sirkiä Penti	Cerny Friedrich	Lemański Ignacy	Szydłowski Benon
Przynal. państw.	Niemcy	Finlandia	Niemcy	Polska	Polska
Przynal. klub.	O. N. S.	Suomen Moottoriliitto	O. N. S.	Unia—Poznań	KMZS—Grudziądz
Motocykl	D. K. W.	Norton T. T.	A. I. S.	B. M. W.	Douglas
Nr. startowy	**3**	**2**	**9**	**4**	**10**
Start	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96
Okrążenie 1	11 04 47 08 *4'47''12*	11 04 57 03 *4'57''07*	11 05 29 00 *5'29''04*	11 05 30 51 *5'30''55*	11 05 49 98 *5'50''02*
2	11 09 24 18 *4 37 10*	11 09 40 94 *4 43 91*	11 10 42 91 *5 13 91*	11 10 36 49 *5 05 98*	11 11 36 67 *5 46 69*
3	11 14 01 98 *4 37 70*	11 14 24 90 *4 43 96*	11 15 59 15 *5 16 24*	11 15 31 98 *)*4 55 49*	11 17 12 70 *5 36 03*
4	11 19 46 84 *5 44 86*	11 19 16 61 *4 51 71*	11 21 17 18 *5 18 03*	11 20 30 18 *4 58 20*	11 22 48 32 *5 35 62*
5	11 24 30 89 *4 44 05*	11 24 08 35 *4 51 74*	11 26 31 80 *5 14 62*	11 27 44 49 *7 14 31*	11 28 14 28 *5 25 94*
6	11 29 09 11 *4 38 22*	11 28 56 52 *4 48 17*	11 31 45 06 *5 13 26*	11 34 57 01 *7 12 52*	11 34 18 59 *6 04 71*
7	11 33 47 63 *4 38 52*	11 33 44 03 *4 47 51*	11 36 54 25 *5 09 19*	11 40 02 54 *5 05 53*	11 14 20 88 *10 02 29*
8	11 38 31 07 *4 43 44*	11 38 33 84 *4 49 81*	11 42 04 02 *5 09 77*	11 45 02 20 *4 59 66*	11 49 58 15 *5 37 27*
9	11 43 04 51 *)*4 33 44*	11 43 17 21 *)*4 43 37*	11 47 17 54 *5 13 52*	11 50 01 04 *4 58 84*	11 55 39 20 *5 41 05*
10	11 47 44 95 *4 40 44*	11 48 04 11 *4 46 90*	11 52 35 09 *5 17 55*	11 55 01 86 *5 06 82*	12 01 25 11 *5 45 91*
11	11 52 24 39 *4 40 44*	11 52 52 59 *4 48 48*	11 57 41 28 *5 06 19*	12 00 12 60 *5 10 74*	12 13 18 20 *11 53 09*
12	11 57 05 08 *4 40 69*	12 57 40 58 *4 47 99*	12 02 44 01 *)*5 02 73*	12 05 20 78 *5 08 18*	12 19 04 46 *6 46 26*
13	12 01 44 57 *4 39 49*	12 02 32 22 *4 51 64*	12 07 52 45 *5 08 44*	12 10 28 60 *5 07 82*	12 24 44 31 *5 39 85*
14	12 06 24 50 *4 39 93*	12 07 25 27 *4 53 05*	12 13 00 59 *5 08 14*	12 15 34 84 *5 06 24*	12 30 19 63 *5 35 22*
15	12 11 02 75 *4 38 25*	12 12 12 84 *4 47 57*	12 18 07 58 *5 06 99*	12 20 40 17 *5 05 33*	12 35 52 71 *5 33 08*
16	12 16 47 88 *5 45 13*	12 16 56 91 *4 44 07*	12 23 12 33 *5 04 75*	12 25 47 65 *5 07 48*	12 41 46 01 *5 43 30*
17	12 21 28 68 *4 40 80*	12 21 46 11 *4 49 20*	12 28 26 18 *5 13 85*	12 30 56 94 *5 09 29*	12 51 55 15 *10 09 14*
18	12 26 14 16 *4 45 48*	12 26 35 26 *4 49 15*	11 33 30 76 *5 04 58*	12 35 53 84 *4 56 90*	12 57 29 95 *)*5 24 50*
19	12 30 56 20 *4 42 04*	12 32 57 63 *4 16 37*	12 38 38 81 *5 08 05*	12 41 15 21 *5 21 37*	13 02 59 42 *5 29 77*
20	12 35 41 40 *4 45 20*	12 37 38 23 *6 46 60*	12 43 47 04 *5 08 23*	12 48 14 77 *6 59 56*	13 08 37 08 *5 37 66*
21	12 40 28 26 *4 46 86*	12 42 23 75 *4 45 52*	12 49 43 27 *5 56 23*	12 53 16 00 *5 01 23*	13 14 10 80 *6 33 72*
22	12 45 15 89 *4 47 63*	12 47 09 08 *4 45 33*	12 54 51 40 *5 08 13*	12 58 24 31 *5 08 31*	13 19 48 19 *5 37 89*
23	12 49 50 99 *4 35 10*	12 51 57 78 *4 48 70*	12 59 59 59 *5 08 19*	13 03 35 24 *5 10 93*	13 25 33 24 *5 44 55*
24	12 54 30 69 *4 39 70*	12 56 48 62 *4 50 84*	13 05 07 98 *5 08 39*	13 08 41 33 *5 06 09*	13 31 12 90 *5 39 66*
25	12 59 35 75 *5 05 06*	13 01 48 48 *4 59 86*	13 10 13 11 *5 05 13*	13 13 48 67 *5 07 34*	13 36 49 29 *5 36 39*
26	13 04 26 12 *4 50 37*	13 06 43 12 *4 54 64*	13 15 16 19 *5 03 08*	13 18 56 63 *5 07 96*	13 42 30 37 *5 41 02*
27	13 09 26 50 *5 00 38*	13 11 36 55 *4 53 43*	13 20 22 06 *5 05 87*	13 24 03 84 *5 07 21*	13 48 11 68 *5 41 31*
28	13 14 23 49 *4 56 99*	13 16 33 56 *4 57 01*	13 25 30 96 *5 09 90*	13 29 11 60 *5 07 76*	13 53 54 29 *5 42 61*
29	13 19 15 26 *4 51 77*	13 21 33 25 *4 59 69*	13 30 38 97 *5 08 01*	13 34 22 87 *5 11 27*	
235.500 m = 30	13 24 08 17 *4 52 92*	13 26 39 43 *5 06 18*	13 35 43 02 *5 04 05*	13 39 28 28 *5 05 41*	**W**
Czas osiągnięty	2°24'08''21	2°26'39''47	2°35'43''06	2°39'28''32	
Przeciętna km./godz.	98.1	96.4	90.7	88.5	
Okrążenie max.	*4'33''44*	*4'43''37*	*5'02''73*	*4'55''49*	*5'24''50*
Przeciętna okr. max.	*103.5*	*99.8*	*93.2*	*95.6*	*87.0*

C senior	C senior	C senior	C senior	C senior	C senior
Mieloch Jerzy	Veldemann Oskar	Hennek Herbert	Perkowski Wacław	Bathelt Jan	Golasik Karol
Polska	Estonia	Polska	Polska	Polska	Polska
W.K.S. Legia W-wa	Eesti Mootovspovdi Klubi Tallin	K.P.W.—Katowice	Ł. K. M.—Łódź	BBKM—Bielsko	MKZS — W-wa
N. S. U.	N. S. U.	Rudge	N. S. U.	Rudge	B. M. W.
5	**1**	**6**	**11**	**7**	**8**
10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96
11 05 04 54 *5'04''58*	11 05 05 67 *5'05''71*	11 06 42 48 *6'42''52*	11 06 37 22 *6'37''26*	11 05 14 38 *5'14''42*	11 06 00 68 *6'00''72*
11 09 55 00 *4 50 48*	11 09 49 18 *4 43 51*	11 12 47 35 *6 04 87*	11 12 45 97 *6 08 75*	11 10 08 08 *4 53 70*	11 12 02 72 *6 02 07*
11 14 39 08 *4 44 08*	11 14 38 34 *4 49 22*	11 18 48 47 *)*6 00 12*	11 20 06 17 *7 20 20*	11 14 59 85 *)*4 51 77*	11 18 28 09 *6 25 35*
11 19 22 48 *)*4 43 40*	11 19 22 48 *4 44 14*	11 24 54 68 *6 07 21*	11 26 23 29 *6 17 12*	11 19 53 42 *4 53 57*	11 24 42 74 *6 14 62*
11 24 08 35 *4 45 87*	11 24 10 03 *4 47 55*	11 30 55 29 *6 00 61*	11 32 38 81 *6 15 57*	11 24 52 69 *4 59 27*	11 30 42 16 *)*5 59 42*
11 28 57 32 *4 48 97*	11 28 54 83 *4 44 80*	11 37 14 29 *6 19 00*	11 38 53 68 *6 14 82*	11 29 50 91 *4 58 12*	11 36 50 19 *6 08 04*
11 33 45 38 *4 47 96*	11 33 42 98 *4 48 15*	11 51 10 85 *13 56 56*	11 47 04 01 *8 10 33*	11 34 49 67 *4 58 76*	11 42 54 19 *6 03 99*
11 38 35 39 *5 10 01*	11 38 31 07 *4 48 09*	11 57 20 76 *6 09 81*	11 53 07 40 *)*6 02 39*	11 39 46 08 *4 56 41*	**W**
11 43 19 07 *4 43 68*	11 43 12 42 *)*4 41 35*	12 24 23 40 *6 02 74*	12 01 45 05 *8 37 65*	**W**	
11 48 04 11 *4 45 04*	11 47 56 75 *4 44 33*	12 30 46 30 *6 17 90*	**W**		
11 52 57 61 *4 53 50*	11 52 42 30 *4 45 55*	12 55 22 08 *14 40 78*			
11 57 47 07 *4 49 46*	11 57 28 93 *4 44 63*	**W**			
12 02 37 83 *4 50 76*	**W**				
12 07 25 27 *4 47 44*					
12 13 53 70 *6 28 43*					
W					
4'43''40	*4'41''35*	*6'00''12*	*6'02''39*	*4'51''77*	*5'59''42*
99.7	*100.7*	*78.5*	*78.0*	*96.7*	*78.7*

Klasa	C junior	C junior	C junior	C junior	C junior
Imię i nazwisko	Brendler Jerzy	Broniatowski Henr.	Ujczak Wacław	Pełeszók Józef	Serbin Wacław
Przynal. państw.	Polska	Polska	Polska	Polska	Polska
Przynal. klub.	Union-Touring Łódź	Pab. Tow. Cykl.	W.K.S. Legia W-wa	M.K.Z.S. W-wa	W.K.S. Legia W-wa
Motocykl	Zündapp	B. M. W.	Sarolea	Norton	Rudge
Nr. startowy	**14**	**27**	**25**	**22**	**26**
Start	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59''96
Okrążenie 1	11 05 34 46 *5'34''50*	11 06 05 43 *6'05''47*	11 06 30 09 *6'30''13*	11 06 12 92 *6'12''96*	11 06 53 80 *6'53''84*
2	11 10 49 31 *5 14 85*	11 11 46 05 *5 40 62*	11 12 41 66 *6 11 57*	11 12 17 34 *)*6 04 42*	11 12 45 97 *6 52 17*
3	11 16 03 99 *5 14 68*	11 17 34 97 *5 48 92*	11 18 45 20 *6 03 54*	11 19 30 46 *7 13 12*	11 18 23 78 *5 37 81*
4	11 21 28 51 *5 18 52*	11 23 21 68 *5 46 71*	11 24 56 90 *6 11 70*	11 25 53 23 *6 22 77*	11 23 52 79 *)*5 29 01*
5	11 26 43 18 *5 20 67*	11 29 20 58 *5 58 90*	11 38 31 32 *8 34 42*	11 32 17 48 *6 24 25*	11 29 24 48 *5 31 69*
6	11 32 02 65 *5 18 47*	11 35 25 08 *6 04 50*	11 39 46 08 *6 14 76*	11 38 38 16 *6 20 68*	11 34 55 20 *5 30 71*
7	11 37 24 80 *5 21 15*	11 41 24 19 *5 59 11*	11 45 57 68 *6 11 60*	11 44 57 14 *6 18 98*	11 40 25 21 *5 30 01*
8	11 42 40 74 *5 15 94*	11 47 26 01 *6 01 82*	11 52 12 08 *6 14 40*	11 51 14 98 *6 17 84*	11 54 12 40 *13 46 19*
9	11 47 56 75 *5 16 01*	11 53 22 03 *5 56 02*	11 58 28 31 *6 16 23*	11 57 25 43 *6 10 45*	11 59 42 45 *5 30 05*
10	11 53 22 99 *5 26 24*	11 59 09 98 *5 47 95*	12 04 36 41 *6 08 10*	12 03 46 23 *6 20 90*	12 05 20 78 *5 38 33*
11	12 58 35 82 *5 12 83*	12 04 52 37 *5 42 39*	12 13 19 38 *8 42 97*	12 10 36 87 *6 50 54*	12 12 40 98 *7 20 20*
12	12 03 51 90 *5 16 08*	12 10 43 63 *5 51 26*	12 19 20 56 *6 01 18*	12 20 19 23 *9 42 36*	12 18 21 64 *5 40 66*
13	12 09 04 56 *5 12 66*	12 16 39 69 *5 56 06*	12 25 22 76 *6 02 20*	12 26 48 23 *6 29 00*	12 24 48 73 *6 27 09*
14	12 14 13 97 *5 09 41*	12 22 37 19 *5 57 50*	12 31 26 63 *6 03 87*	12 33 37 51 *6 49 28*	12 53 08 13 *28 15 40*
15	12 19 22 62 *5 08 65*	12 28 31 42 *5 54 23*	12 37 22 79 *5 56 16*	12 40 36 71 *6 59 20*	
16	12 24 47 56 *5 24 94*	12 34 24 51 *5 53 09*	12 43 44 61 *6 21 82*	12 47 31 07 *6 54 36*	**W**
17	12 30 44 15 *5 56 59*	12 40 20 71 *5 56 20*	12 49 50 99 *6 06 38*	12 54 31 72 *7 00 65*	
18	12 35 52 71 *5 08 56*	12 46 55 07 *6 34 36*	12 55 53 06 *6 02 07*	13 01 29 03 *6 57 31*	
19	12 40 57 96 *)*5 05 25*	12 52 48 93 *5 53 76*	13 02 01 26 *6 08 20*	13 08 26 34 *6 57 31*	
20	12 46 12 01 *5 14 05*	12 58 35 46 *5 46 63*	13 07 58 39 *5 57 13*	13 17 42 11 *9 15 77*	
21	12 51 48 95 *5 36 94*	13 04 26 12 *5 50 66*	13 13 54 42 *5 56 03*	13 24 15 66 *7 33 55*	
22	13 57 33 19 *5 44 24*	13 10 10 71 *5 44 39*	13 19 47 31 *5 52 89*	13 30 43 31 *6 27 65*	
23	13 03 07 23 *5 34 04*	13 15 55 04 *5 44 33*	13 25 40 29 *5 52 98*	13 37 11 37 *6 28 06*	
24	13 08 42 10 *5 34 87*	13 21 35 02 *5 39 98*	13 31 31 40 *5 51 11*	13 43 34 67 *6 23 30*	
25	13 14 13 76 *5 31 66*	13 27 13 73 *5 38 71*	13 37 22 22 *5 50 82*	13 49 51 32 *6 16 65*	
26	13 19 50 69 *5 36 63*	13 32 50 03 *5 36 30*	13 43 10 86 *)*5 48 64*	13 56 10 07 *6 18 75*	
27	13 25 18 21 *5 27 52*	13 38 24 83 *)*5 34 80*	13 49 07 84 *5 56 98*		
219.800 m = 28	12 30 45 54 *5 27 33*	13 44 02 26 *5 37 43*	13 54 59 46 *5 51 62*	**W**	
Czas osiągnięty	2°30'45''58	2°44'02''30	2°54'59''50		
Przeciętna km./godz.	87.5	79.5	75.2		
Okrążenie max.	*5'05''25*	*5'34''80*	*5'48''64*	*6'04''42*	*5'29''01*
Przeciętna okr. max.	*92.5*	*84.5*	*81.1*	*77.5*	*85.8*

C junior	C junior	C junior	C junior	C junior	C junior
Rekosz Jan	Falkowski Henryk	Borek-Gostyński Tad.	Jankowiak Ksaw.	Niekoraniec Rom.	Teichreber Oskar
Polska	Polska	Polska	Polska	Polska	Polska
W.K.S. Legia W-wa	MKZS—Gdynia	Unia – Poznań	Unia—Poznań	MKZS—W-wa	MKZS—Grudziądz
Norton	Norton	B. M. W.	B. M. W.	B, S. S.	A. J. S.
18	**23**	**16**	**21**	**19**	**15**
10°59'59''96	10°59'59''96	10°59'59 9	10°59'59''96	10°56'59''96	10°59'59''96
11 06 51 35 *6'51''39*	11 06 33 95 *6'33''99*	11 05 36 51 *5'36''60*	11 06 11 75 *6'11''79*	11 06 45 67 *6'45''71*	11 06 25 36 *6'25''40*
11 13 17 44 *7 26 09*	11 12 17 34 *5 43 39*	11 11 07 62 *5 31 06*	11 11 46 05 *5 34 30*	11 12 52 41 *)*6 06 74*	**W**
11 19 39 84 *)*6 22 40*	11 18 54 57 *5 37 23*	11 16 42 71 *5 35 09*	11 17 15 05 *)*5 29 00*	11 20 20 02 *7 27 61*	
11 26 12 20 *6 32 36*	11 23 33 16 *5 38 59*	11 22 10 57 *)*5 27 86*	11 22 47 65 *5 32 60*	**W**	
11 32 36 74 *6 24 54*	11 29 09 11 *5 35 95*	11 27 44 49 *5 33 92*	11 29 07 71 *6 20 06*		
11 39 06 99 *6 30 25*	11 34 42 28 *)*5 33 17*	11 34 [illegible] *6 16 06*	**W**		
11 45 31 93 *6 24 94*	11 52 46 15 *8 03 87*	**W**			
11 51 59 35 *6 27 42*	12 13 15 59 *10 29 44*				
11 58 26 16 *6 26 84*	**W**				
W					
6'22''40	*5'33''17*	*5'27''86*	*5'29''00*	*6'06''74*	*6'25''40*
73.8	*84.8*	*86.3*	*85.8*	*77.0*	*73.3*

C junior
Smolarski Wł.
Polska
MKZS—Gdynia
Sunbeam
29
10°59'59''96
11 13 29 47 *13'29''51*
W
13'29''58
34.9

Ryszard Waligóra.

Jeszcze o raidzie „Szlakiem Marszałka"

Na ostatnim posiedzeniu Zarządu P. Z. M-mu zapadła uchwała zaliczenia w roku przyszłym raidu „Szlakiem Marszałka Józefa Piłsudskiego" do imprez międzynarodowych, jako „polskiej sześciodniówki". Decyzja niewątpliwie ważna i nakła-



Na punkcie kontrolnym w Bydgoszczy. — Na pierwszym planie zawodnik Perkowski.

dająca na organizatorów poważne obowiązki, jeżeli będą chcieli utrzymać organizację na poziomie imprez zagranicznych.

Dziś jeszcze nie został przesądzony wybór trasy, lecz możemy zgóry powiedzieć, że musi się ona znacznie różnić od tegorocznej, która nie dawała zawodnikom serii większych emocyj jeździeckich, a nużyła swą monotonnością, i była albo zbyt łatwą albo zbyt trudną, wykończającą nawet dobrych zawodników. Piachy kurpiowskie na północnej części trasy zarżnęły kilka maszyn, zniechęciły wielu zawodników, a natomiast nie



...poprzez leśne ostępy.

pozwoliły wykazać się umiejętnością jeździecką w nader różnorodnych warunkach. O wiele ciekawszą stała się trasa terenowa na zachodzie, która pod względem konfiguracji terenu, rodzaju drogi i jej nawierzchni dała zawodnikom dużo miłej emocji, a maszyn nie zniszczyła ani jednej.

Na zdjęciach z zawodów raidów angielskich czy też niemieckich prawie zawsze widzimy przebywanie brodów, leśnych dróg itp. różnorakich niespodzianek terenowych, podobnych do drogi leśnej na wschodzie, która stanowiła część trasy tegorocznego raidu. W przyszłym raidzie należy wziąć to pod uwagę i trasie terenowej poświęcić wyjątkowo dużo uwagi.

Może się to wydawać przesadą ale regulamin przyszłorocznego raidu należałoby zacząć układać już obecnie, tak aby był czas gruntownie

Zmagania się motocyklistów z piaszczystą górą były niezwykłym widowiskiem dla miejscowej ludności.





Współorganizatorzy raidu — oficerowie batalionu pancernego w Bydgoszczy. — W berecie komandor raidu ppłk. Andrzej Meyer.

przemyśleć, a nawet nie tylko przemyśleć ale i nawet możliwie wypróbować założenia regulaminu na podstawie poczynionych obserwacji, które organizatorzy ujęli, prawdopodobnie, w formie obszernego protokułu i który posłuży do nowych prac nad regulaminem przyszłorocznego raidu.

Specjalnych studiów wymagają następujące zagadnienia, oprócz wyboru trasy:

1 — próby szybkości lub inne sposoby klasyfikacji zawodników,

2 — nagradzanie patroli i nagradzanie jeźdźców indywidualne (punktacja).

3 — szczegółowe instrukcje dla osób urzędowych,

4 — obliczanie wyników,

5 — szybkie zaopatrzenie zawodników w materiały pędne i smary na punktach.

Należy z przykrością stwierdzić, że brak czasu nie pozwolił organizatorom przestudiować szczegółowo. wymienionych zagadnień, z których wiele znalazło swe właściwe rozwiązanie całkowite lub częściowe — dopiero podczas raidu, wywołując zrozumiałe niezadowolenie zawodników doraźnie zarządzonymi zmianami.

Jednym z takich zagadnień, nader interesujących, jest sprawa nagród dla patroli i nagród indywidualnych. Jeździec - członek patrolu winien nie widzić interesu w porzuceniu patrolu. Przy nagrodach indywidualnych może się opłacić zrezygnować z niepewnej nagrody w składzie patrolu i rozpocząć jazdę samodzielną o nagrodę indywidualną, rozbijając patrol.

Moim zdaniem nagrody indywidualne dla członków patrolu nie powinny mieć miejsca, jeżeli raid jest patrolowy, a natomiast powinno być więcej nagrodzonych patroli.

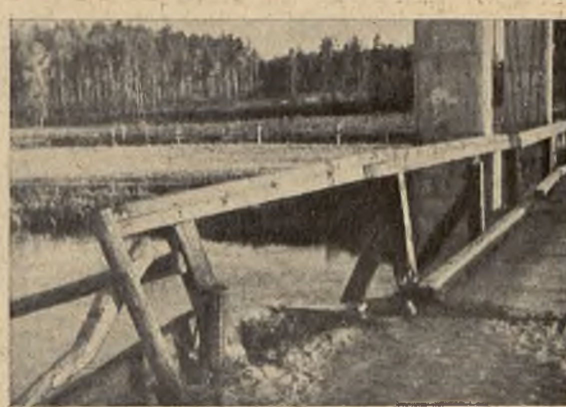
Jeżeli regulamin raidu zostanie ogłoszony już w początku kwietnia — do końca czerwca mogą się sformować i wytrenować doskonale patrole i nie będzie przypadkowości w dobieraniu składu patrolu i nie będzie rozbicia patrolu.

Równie ważną sprawą jest wydanie szczegółowych, wyczerpujących instrukcji dla osób urzędowych. Nieco mylna interpretacja regulaminu wywołuje niepotrzebne zamieszanie i niezadowolenie jak to miało miejsce kilka razy podczas tegorocznego raidu (startowanie zawodników na punktach postojowych jak na etapie itp.). Również należy zwrócić uwagę, że jeżeli zostały zarządzone jakiekolwiek zmiany (nie karanie za wcześniejsze przybycie na punkt) podczas raidu — I wicekomandor musi o tym wiedzieć i poinformować komisje na punktach, a nie mogą się one o tym dowiadywać wówczas gdy część zawodników przejechała już przez dany punkt kontrolny.

Jeżeli raid ma spełnić pewne zadania propagandowe — staje się niezwykle ważnym zagadnieniem obliczanie na czas wyników. W tegorocznym raidzie sprawa ta szwankowała od początku, praca komisji obliczeniowej nie była należycie zorganizowana; członkowie komisji właściwie dopiero podczas raidu otrzymali dokładne instrukcje jak właściwie mają obliczać. Nic więc dziwnego, że przedstawiciele prasy nie mogli na czas otrzymać i podać wyników raidowych.



Fatalny zakręt na moście, który był przyczyną wypadku.



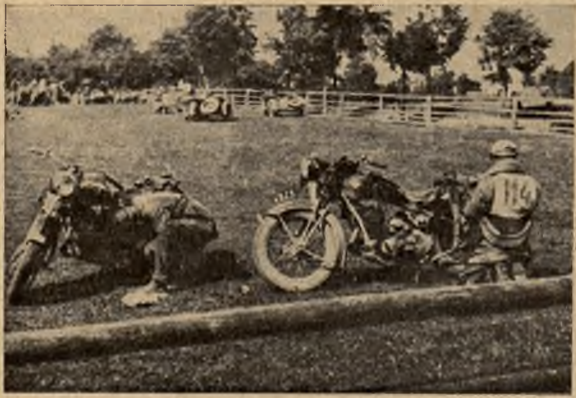
Bariera rozbita przez motocykl podczas wypadku.



Wzajemna pomoc w patrolu.



Ten, „nieco zboczył” z szosy.



Na punkcie postojowym.



Nieprzewidziany pasażer przyczepki.



Tym przygody nie odebrały jeszcze humoru.



Po zmianie przebitej dętki.



Sierżant Chwedoruk zdrową ręką reguluje sprzęgło. Zła mana w raidzie jest wielką przeszkodą w pracy.



Często wypadało zaglądać do skórzanych „kieszeni” motocykla, aby znaleźć nową nakrętkę.



Najczęstsze niedomaganie motocykla w drodze.



P. Falkowskiego wyraźnie prześladował pech.



Po zatarciu tłoka podczas jazdy w ciężkim terenie.



Wytrwały patrol motocyklowy „Moj" na punkcie



Widelec przedni zgięty — doraźna naprawa nie pomoże.



Znowu „nawalił" amortyzator.



I przy „Moj'u" też coś nie coś trzeba dokręcić choć na ogół pracuje dobrze.



A głowica nie daje się odkręcić choć nie brak koncepcji st. majstrowi wojsk. Wiśniewskiemu.

Sprawa wykorzystania raidu dla propagandy motoryzacji jest zagadnieniem poważnym, które właściwie dotychczas nie zostało ani teoretycznie ani praktycznie rozwiązane i jest traktowane „przypadkowo". Wyników propagandy, tegorocznego raidu nie bardzo dało się wyczuć, i ująć statycznie, a przecież raid kosztował dużo pracy i dużo pieniędzy. Tak więc sprawa ta wymaga gruntownych studiów, chyba, że zapadnie decyzja aby się nie „bawić" w propagandę. Wówczas nie trzeba nic pisać o raidzie i nie wozić ze sobą dziennikarzy.

Można dać różne założenia dla raidu „Szlakiem Marszałka", i różne wobec tego mogą być rozwiązania organizacyjne tej imprezy. Ale trzeba postawić te założenia wyraźnie, wyraźnie zakreślić cele raidu i dopiero wówczas układać szczegółowy regulamin i opracować szczegóły organizacji. Sama decyzja, że raid ma się odbyć nie jest jeszcze wszystkim. Jest to, w pewnym stopniu interes, który musi dać taki czy owaki zysk ale zysk wyraźny, zysk łatwo wyczuwalny, który można wysunąć jako druzgocący argument kontra wszystkim przeciwnikom organizacji raidu na taką miarę.

Raid przyszłoroczny, jako zawody międzynarodowe, wymaga organizacji o całe niebo lepszej od tegorocznej, wymaga organizacji nienagannej, doskonale przemyślanej, przygotowanej na wszelkie możliwe niespodzianki i niepowodzenia. W przyszłorocznym raidzie nic w ciągu raidu poprawić ani uzupełniać nie można.

Moim zdaniem już dziś powinna zacząć pracować komisja z wybranych ludzi nad projektem organizacji przyszłego raidu. Zasady organizacji nie mogą być podyktowane tylko wolą jednego z organizatorów. Musi być to wynik zbiorowej myśli i zbiorowej pracy sportowców.

Tych kilka podanych uwag nie ma na celu „wytykanie" błędów organizatorom, o krótych są oni doskonale poinformowani i z których są całkowicie rozgrzeszeni jeżeli wziąć pod uwagę dodatnią stronę organizacji tegorocznego raidu. Jeżeli o tym piszę to dlatego, żeby zapewnić byłych i przyszłych uczestników tej wspaniałej imprezy sportowej, że wszystkie wypowiedziane przez nich myśli i spostrzeżenia zostały wzięte pod uwagę.

W przyszłym roku wszyscy spotkamy się na międzynarodowym raidzie „Szlakiem Marszałka"!!!



Wzajemna pomoc w patrolu.



Na mecie w Poznaniu.



Na starcie w Gdyni.



W oczekiwaniu na zawodników.

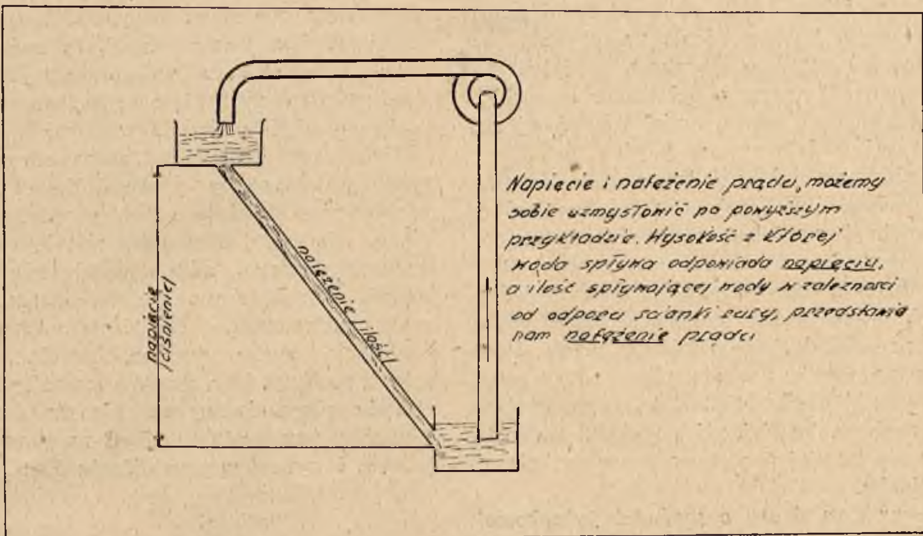
Cośkolwiek o elektrotechnice dla laików

Nikt z nas napewno nie widział napięcia prądu czy też natężenia prądu elektrycznego — lecz działanie prądu widzieliśmy już napewno. Przeskakująca iskra między elektrodami świecy lub przy końcówce świecy na masę, jest to właśnie działanie bardzo wielkiej ilości woltów czyli napięcia prądu. Jeżeli przepali się drucik wewnątrz żarówki, lub drucik w bezpieczniku, będzie to skutek zbyt dużego natężenia prądu — zbyt dużej ilości amperów.

Prąd elektryczny jest to pewna forma energii, która powstaje kosztem innej energii. Droga przez którą prąd przepływa zwie się obwodem, ponieważ prąd po przepłynięciu przewodów i odbiorników wraca zawsze do swego źródła prądu, i tworzy w ten sposób obwód zamknięty.

W elektrotechnice rozróżniamy trzy podstawowe wielkości: *natężenie* prądu lub amperaż — jest to ilość przepływającego prądu, *napięcie* prądu lub woltaż — które porównać można z ciśnieniem, i wreszcie *opór*.

Dla lepszego uzmysłowienia tych pojęć przedstawmy sobie dwa zbiorniki, które połączone są gumową rurką i napełnione wodą. Woda przedstawiać nam będzie prąd



elektryczny. Aby spowodować przepływ wody z jednego zbiornika do drugiego, musimy wytworzyć różnicę poziomu, która nam da potrzebne ciśnienie. Dolny zbiornik wodny zaopatrzony jest w pompę, która tłoczy wodę do górnego zbiornika i przedstawiać będzie prądnicę. Im większa będzie różnica poziomu między zbiornikami, tym wyższe będzie ciśnienie. Ciśnienie to nazywamy w elektrotechnice napięciem albo woltażem. Volt, oznaczony jest literą V — jest to jednostka napięcia czyli ciśnienia elektrycznego.

Rurka gumowa, przez którą przepływa woda, musi posiadać dostateczny przekrój, by nie hamowała przepływu wody. Im mniejszy będzie przekrój rurki gumowej, z tym większym trudem będzie przepływał strumień wody. Również rurka o ściankach gładkich stawia mniejszy opór niż rurka o ściankach szorstkich. Jednakże w każdym razie rurka, mniej lub więcej stawia przepływającej wodzie zawsze pewien opór.

Tak samo i każdy przewodnik elektryczny stawia przepływającemu prądowi opór. Opór ten zależny jest od długości, przekroju i od jakości materiału przewodu oraz od temperatury.

Weźmy dwa druty z tego samego materiału i jednakowej długości, tylko jeden cienki, a drugi gruby i przyłączajmy po kolei do jakiegoś źródła prądu. Przekonamy się, że po drucie grubym płynie duży prąd, a po cienkim — mały prąd. Dowodzi to, że po grubym drucie prąd przepływa łatwiej niż po cienkim drucie, podobnie, jak woda łatwiej przepływa przez rurkę grubą, niż przez cienką.

Weźmiemy teraz dwa druty o grubości jednakowej, ale jeden długi, a drugi krótki. Po kolejnym przyłączeniu do tego samego źródła prądu zobaczymy, że po drucie krótkim płynie prąd duży, a po długim płynie prąd mały. Z tego dowód, że prąd nie z jednakową łatwością przepływa po tych drutach i że drut krótki stawia mały opór, a drut długi stawia większy opór przy przechodzeniu prądu. Opór będzie tym większy, im drut będzie dłuższy i cieńszy.

Zrobimy jeszcze jedno doświadczenie. Weźmy kilka drutów jednakowej grubości i jednakowej długości ale z różnych materiałów, np. miedziany, żelazny i stalowy. Gdy druty będziemy łączyli kolejno do tego samego źródła prądu, przekonamy się, że po drucie miedzianym płynie największy prąd, po żelaznym drucie prąd sześć razy mniejszy, a po stalowym drucie jeszcze mniejszy. Tu mamy dowód, że opór drutów zależny jest od materiału z jakiego drut jest zrobiony. Poza tym opór jest tym większy, im przekrój przewodu jest mniejszy, a jego długość większa.

Ciała przez które prąd elektryczny przechodzi z łatwością, nazywamy przewodnikami. Materia.y natomiast, które stawiają tak duży opór, że prąd przez nie płynąć nie może, nazywamy złymi przewodnikami prądu elektrycznego, albo inaczej izolatorami. Do przewodników zaliczamy: metale, kwasy, roztwory soli, woda zakwaszona. Jako izolatorów używamy: szkła, porcelany, suche drewno, bawełna, jedwab, suchy azbest, suchy papier, gumy o rozmaitych odmianach itp.

Opór przypadający na 1 metr drutu o przekroju 1 mm^2 w temperaturze 15^0 C nazywa się oporem właściwym i wynosi w przybliżeniu dla:

miedzi —	$^1/_{60}$ oma
aluminium —	$^1/_{30}$ „
mosiądzu —	$^1/_{14}$ „
żelaza —	$^1/_{10}$ „
stali —	$^1/_{6}$ „

Znając opór właściwy, możemy obliczyć opór drutu dowolnych wymiarów. Najmniejszy opór z metali użytkowych ma miedź, i dlatego właśnie ten materiał prawie wyłącznie stosowany jest na przewody.

Ilość przepływającej wody z jednego zbiornika do drugiego, zależy od przekroju i długości rurki gumowej. Im większy przekrój rurki, tym większy przepłynie strumień wody. W analogiczny sposób przedstawia się sprawa z prądem elektrycznym, gdzie ilość przepływającego prądu nazywamy natężeniem prądu, lub amperażem. Amperaż oznaczamy skrótem amp. lub A.

Przekonamy się teraz, od czego zależy ilość pracy, jaką wykonać może woda. W tym celu umieścimy przy końcu rurki, gdzie woda spływa do zbiornika dolnego, kółko z łopatkami, na wzór koła młyńskiego. Kółko możemy połączyć z jakąkolwiek maszyną roboczą i w ten sposób wyzyskamy energię spadku wody. Moc uzyskana przy pomocy takiego urządzenia, będzie tym większa, z im większą siłą uderza woda, i im więcej wody będzie spływało w jednostce czasu. Siła z jaką woda uderza, zależna jest od szybkości spływającej wody, szybkość zaś zależna jest od wysokości spadku wody, naturalnie po uwzględnieniu strat wywołanych przez tarcie wody w rurze gumowej. Wielkości te są od siebie wprost zależne i proporcjonalne, wobec tego możemy napisać wzór:

Moc = wysokość spadku × ilość wody.

Tarcie cząsteczek wody o siebie i o ściankę rury powoduje pewne straty energii. Straty te dają się określić tak, jak gdyby woda spływała z mniejszej wysokości,

niż to faktycznie ma miejsce. Tym sposobem ogólny rozporządzalny spadek jest podczas przepływu wody zmniejszony o pewną wielkość.

Również w elektrotechnice, ogólne ciśnienie prądu elektrycznego przed dojściem do odbiorników zmniejsza się — jest to tak zwany spadek napięcia. Każde źródło prądu ma w sobie pewną siłę, która wytwarza ciśnienie. Ogólne ciśnienie nazywa się siłą elektromotoryczną. Jeżeli odejmiemy od siły elektromotorycznej spadek napięcia wewnątrz samego źródła prądu, to otrzymamy napięcie na zaciskach, jakie możemy zużytkować.

W zewnętrznym obwodzie mamy również spadki napięcia, będą one użyteczne jak np. spadek napięcia w żarówkach które się świecą, albo bezużyteczne, jak spadek napięcia w przewodach doprowadzających. Spadek napięcia w obwodzie równa się napięciu na zaciskach, i zależy od oporu sieci i przepływającego prądu.

Celem porównywania wielkości elektrycznych, ustalono dla każdej z nich jednostki pomiarowe, podobnie, jak np. miarę ciężaru lub miarę długości.

Ilość prądu czyli natężenie mierzy się w amperach. Do mierzenia natężenia prądu służy przyrząd zwany amperomierzem.

Jednostką oporu jest om — jest to opór stawiany przez drut miedziany o przekroju jednego milimetra kwadratowego, długości około 60 metrów w temperaturze 15° Celsjusza. Opór zależy od materiału przewodu i temperautry. Oprócz tego opór jest tym większy, im przekrój przewodu jest mniejszy a długość jego większa.

Gdy prąd przepływa przez przewodnik wówczas ogrzewa go. Jest to praca prądu zużyta na przeciskanie się przez przewód i która powoduje ciepło drutu. Nagrzanie przewodnika jest tym większe, im większy jest opór stawiany przez przewód i im większa jest ilość przepływającego prądu.

Jednostką napięcia prądu czyli ciśnienia elektrycznego jest volt, który oznaczany jest literą V. Jest to takie napięcie, które w przewodzie o oporze 1 oma wywołuje prąd o natężeniu 1 ampera. Przyrząd do mierzenia napięcia prądu nazywa się woltomierzem.

Moc w technice mierzymy w koniach mechanicznych. O silniku mówimy, że ma moc 1 K. M. gdy w ciągu sekundy dostarcza nam 75 kilogramometrów pracy. Prąd elektryczny, wytwarzany przez silnik elektryczny, daje nam również pracę. Powiadamy, że prąd elektryczny ma pewną moc, w zależności od tego, ile pracy może w ciągu sekundy dostarczyć.

Watt jest jednostką mocy i oznaczamy go literą W. 1 watt jest to ilość pracy jaką wykona 1 amper prądu przy napięciu 1 volta w czasie 1 sekundy.

Jeżeli pomnożymy napięcie prądu przez natężenie, więc — volty przez ampery otrzymamy moc źródła prądu. Stosownie do tego otrzymujemy:

$$\text{Watty} = \text{volty} \times \text{ampery}$$

736 wattów odpowiada 1 koniowi mechanicznemu (skrót K. M.) a 1000 wattów równa się 1 kilowattowi (K. W.).

Między napięciem, oporem i natężeniem prądu istnieje ścisła zależność. Zależność ta nosi nazwę prawa Ohma a mianowicie:

$$\text{napięcie} = \text{natężenie} \times \text{opór}.$$

Gdyby pewne źródło prądu miało 2 volty, a przewodnik opór 1 oma, to popłynąłby prąd 2 ampery, gdyż prąd jest tym większy, im silniejsze jest źródło.

Gdyby zaś źródło prądu miało również 2 volty, ale opór przewodnika byłby 2 razy większy t. zn. 2 omy, to prąd popłynąłby 2 razy mniejszy, tj. tylko 1 amper, gdyż prąd jest proporcjonalny do oporu.

Teraz weźmy zadanie odwrotne. Po zmierzeniu prądu widzimy, że płynie go np. 4 ampery. Chodzi o to, aby się dowiedzieć jak silne jest źródło prądu. Nie możemy na to odpowiedzieć, dopóki nie wiemy jaki jest opór przewodnika. Jeżeli opór równa się 1 omowi, to napięcie źródła w tym wypadku będzie równa 4 voltom. Jeżeli prąd płynie 4 amperów, opór przewodnika jest 2 omy, to napięcie źródła musi być podwójne, czyli równe 8 woltom. A za tym, dla zmierzenia siły źródła prądu musimy znać wielkość (natężenie) prądu i opór przewodnika.

Poznaliśmy zależność, jaka istnieje pomiędzy natężeniem, oporem i napięciem prądu. Zależność ta jak już mówiliśmy, nosi nazwę prawa Ohma.

Jeżeli napięcie będziemy oznaczali przez literę e, natężenie przez i, a opór przez r, to możemy napisać:

$$e = i \times r.$$

Z powyższego wyciągamy wniosek, że gdy opór wzrasta, a napięcie pozostaje bez zmiany, to natężenie prądu w obwodzie musi spaść. Takie doświadczenie możemy zrobić z wodą. Gdy ściśniemy rurkę palcami, zwiększamy przez to opór i tym samem będzie mniej wody wypływać.

Na podstawie wyżej podanych opisów, możemy sobie przy nieco logicznym myśleniu niektóre zasady i zjawiska sami objaśnić.

Prąd elektryczny płynie ze źródła prądu, po dobrze izolowanym przewodniku na środkową elektrodę świecy i musi przeskoczyć przerwę, jaka jest między elektrodami. Zamiast po dobrym przewodniku, jakim jest metal, musi prąd w tym miejscu przechodzić przez powietrze, a raczej przez mieszankę, która jest złym przewodnikiem prądu elektrycznego. Aby zmusić prąd elektryczny do przeskoczenia przerwy między elektrodami świecy i pokonania dużego oporu jaki przedstawia powietrze i sprężona mieszanka, potrzebny jest prąd o wysokim napięciu. Dla wytworzenia iskry długości 0,5 mm w powietrzu wystarcza prąd około 1000 volt. Natomiast w cylindrze silnika, iskra musi przebijać sprężoną mieszankę, która stawia daleko większy opór i dlatego do zapalania mieszanki w cylindrze potrzeba prąd o napięciu kilku tysięcy volt. Jeżeli napięcie wskutek złego źródła prądu lub źle działającego magneta, będzie zbyt niskie, nie popłynie wcale prąd między elektrodami świecy i iskra się nie ukaże.

Opór przy elektrodach będzie wzrastać im większe będzie ciśnienie mieszanki w cylindrze. Jeżeli pewne napięcie prądu powoduje ukazanie się iskry na powietrzu, to jeszcze nie jest wcale powiedziane, aby to same napięcie wywołało iskrę między elektrodami świecy w sprężonej mieszance cylindra.

Bogata mieszanka przedstawia mniejszy opór od mieszanki biednej. Z tego wynika, że będziemy mogli wywołać iskrę przy mniejszym napięciu prądu w bogatej mieszance, natomiast przy ubogiej mieszance wymagane będzie większe napięcie prądu. Dlatego też, w wypadku gdy styki przerywacza nie będą tak bardzo w porządku, lub magnesy magneta będą rozmagnesowane, dajemy przy zapuszczaniu silnika bogatszą mieszankę, przez naciśnięcie czopika na pokrywie komory pływaka, aż do lekkiego przelania karburatora, i przez poruszenie pedałem rozrusznika, celem większego zassania cylindra wzgl. cylindrów silnika.

Iskrę wywołaną przez instalację elektryczną motocykla nie należy równać z „płomieniem" wytworzonym przez zwarcie np. gdy dotkniemy biegun dodatni z biegunem ujemnym przy pomocy drutu. Przy zwarciu nie przeskakuje żadna iskra na odległość, a „płomień" powstaje dopiero w chwili dotknięcia drutem bieguna dodatniego i ujemnego źródła prądu.

W żarówce elektrycznej przepływa prąd przez drucik znajdujący się wewnątrz żarówki. Przepływanie prądu powoduje rozgrzanie się drucika, i w związku z tym drucik się żarzy i żarówka świeci. Wytwarzanie światła przy pomocy żarówki elektrycznej, jest zawsze

Czy wiecie, że...

Serce ludzkie waży 300 do 400 gramów, a posiada wielkość pięści. Jest ono najlepszym motorem. Serce wykonuje dziennie pracę, która odpowiada sile, mogącej podnieść człowieka, ważącego 60 kg na szczyt wieży Eiffla. A przy tym motor - serce działa czasem przeszło 100 lat.

Wieża Eiffla w Paryżu posiadająca wysokość 300 metrów, nie jest najwyższą wieżą na świecie. Prześcignęła ją wieża w parku Wembley w Londynie, której wysokość wynosi 356 i pół metra.

Najcięższym metalem jest osmium. Służy on do wyrobu drutów do żarówek elektrycznych. Metal ten jest prawie dwa razy cięższy od ołowiu. Litr osmium waży 22 i pół kg.

Jednym z najszybszych mieszkańców morza jest lew morski, który przepływa 132 km na godzinę. Większą jeszcze szybkość osiągają niektóre ryby.

Najwyższym wodospadem na świecie jest wodospad Kalambo we Wschodniej Afryce. Woda spada tam z wysokości 366 metrów. Wodospad Ignassu w Brazylii ma największą szerokość.

Mur chiński, uchodzący za największą budowlę świata posiada długość 2450 km. Wysokość muru w niektórych miejscach sięga 16 metrów.

W jednym z miast prowincjonalnych w Polsce mieszka inżynier, który kilkakrotnie już wygrał większe sumy, a wygrane pozwoliły mu na założenie fabryki i dalszą jej rozbudowę.

Długość wielkiego statku pasażerskiego „Queen Mary", który spuszczony został na wodę w r. 1936, wynosi 350 metrów. Statek „Normandie" posiada długość 313 metrów, a niemiecki „Bremen" 286 metrów.

W 43-ej Loterii Klasowej ilość wygranych wynosi 80.000, a wartość ich — 25.200.000 złotych, przy czym każdy los dzieli się na pięć części.

Najwyższy komin na świecie posiada kopalnia miedzi w Anaconda. Wysokość jego wynosi 178 metrów. Australia może się poszczycić najszerszym mostem łukowym, który znajduje się w porcie w Sidney.

W roku bieżącym niejeden wyjechał na urlop za pieniądze wygrane na loterii, niejeden dzięki wygranej kupił gospodarstwo rolne, wybuduje dom, założy fabrykę, wasztat rzemieślniczy, lub sklep, niejeden poprawi swój byt. Ciągnienie pierwszej klasy rozpoczyna się 19 bm.

związane z przetwarzaniem energii elektrycznej na ciepło. Mamy do dyspozycji np. instalację elektryczną 6-ciowoltową — więc mamy 6 volt, które są gotowe wysłać prąd przez drucik żarówki. Im grubszy i krótszy wybierzemy teraz drucik wewnątrz żarówki tym mniejszy będzie opór a za tym prąd o napięciu 6 volt przepływać będzie z większym natężeniem. Im przy równym napięciu, natężenie prądu jest silniejsze, tym większa wydajność wattów. Ilość prądu jaką potrzebuje żarówka elektryczna i moc z jaką świeci, ustala się przez odpowiednie obliczenie drucika wewnątrz żarówki. Np. w żarówce w której drucik obliczony jest tak, że przy 6-ciu voltach napięciu płynie prąd o natężeniu 5 amperów, mówimy, że jest to żarówka 30 wattowa.

Jeżeli taką 6W/5A żarówkę przyłączymy do sieci o napięciu 220 volt. to tak wysokie napięcie przeciska o wiele mocniejszy prąd przez drucik żarówki niż 6 volt. Tak silny prąd wytwarza o wiele więcej ciepła tak że drucik wewnątrz żarówki stopi się t. zn. że żarówka się przepali.

W sieci elektrycznej przepala się przy zbyt silnym prądzie lub zwarciu zazwyczaj bezpiecznik, który włączony jest do sieci i chroni odbiorniki jak żarówki itp. od przepalenia. Z chwilą przepalenia się bezpiecznika, zostaje obwód prądu przerwany tym samem prąd jest wyłączony.

Przyłączając np. do jednego bieguna akumulatora przewód o długości 10 metrów, można bez obawy drugi koniec przewodu przyłączyć do drugiego bieguna akumulatora. W obwód ten możemy włączyć normalny bezpiecznik ze stacyjki rozdzielczej, nie obawiając się wcale, że bezpiecznik się stopi — czyli przepali. Ten 10 m długi przewód stawia tyle oporu, że tylko nieduża ilość prądu przez niego przepływa. Gdy zamienimy 10 metrowy przewód na przewód długości 10 cm, nastąpi zwarcie, prąd płynie silnym strumieniem tak, że bezpiecznik ulega stopieniu.

W praktyce zastąpiony jest długi drut odbiornikami, tj. żarówkami, cewką, sygnałem elektrycznym itd. Zwarcie nastąpi wówczas, gdy prąd, wskutek przetarcia izolacji przewodu obchodzi odbiorniki i znajdzie ujście na masę przed dojściem do nich.

Z zasady nie powinniśmy zużywać więcej prądu niż mamy do dyspozycji. Przy wmontowanej w motocyklu 45 wattowej prądnicy nie powinny wszystkie odbiorniki prądu razem, zużywać w sumie więcej wattów niż prądnica dostarczyć może. Motocykl zaopatrzony w 45 wattową prądnicę może zasilać prądem odbiorniki następująco: latarnię przednią, zaopatrzoną w jedną żarówkę 25 wattową i drugą 5 wattową, latarkę tylną i na przyczepce każda z jedną żarówką 5 wattową. W tym wypadku pozostaje nam jeszcze pewna rezerwa, która częściowo zużyta zostaje przez zapłon i sygnał elektryczny.

Prąd potrzebny dla zapalania bateryjnego obliczamy na około 7 wattów. Naturalnie, że ta ilość wattów nie jest potrzebna wyłącznie dla wytworzenia iskry, lecz są to również straty spowodowane wskutek zamiany energii elektrycznej na ciepło.

B. J.

Z życia klubów

KLUB MOTOCYKLOWY ZWIĄZKU STRZELECKIEGO WE LWOWIE.

SPRAWOZDANIE.

z III. Zjazdu Gwiaździstego Samochodowego i Motocyklowego na XVIII. Targi Wschodnie pod protektoratem Pana Prezydenta król. stoł. m. Lwowa posła dra Stanisława Ostrowskiego.

Klub Motorowy Związku Strzel. we Lwowie zorganizował w dniu 4 września 1938 III-ci z kolei Ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty Samochodowy i Motocyklowy na otwarcie Targów Wschodnich.

O popularności i pełnym powodzeniu tej imprezy świadczy rekordowa jak na stosunki polskie, nie osiągnięta dotychczas w żadnym zjeździe gwiaździstym cyfra około 140 samochodów i motocykli z obsadą 300 osób, które przejechały łącznie prawie 43.000 klm. Start do zjazdu gwiaździstego otwarty był w dniu 3 września od godz. 9-tej.

Meta zjazdu znajdowała się we Lwowie przed Ratuszem i otwarta była od godz. 9-tej do 11-tej. Fronton Ratusza udekorowany był flagami o barwach narodowych, miejskich i strzeleckich. Maszyny znajdujące się w parku były strzeżone przez Oddziały strzeleckie.

Po zamknięciu mety o godz. 11-tej maszyny biorące udział w zjeździe uformowały zwartą kolumnę, która przejechała głównymi ulicami miasta budząc żywe zainteresowanie i poklask publiczności. Zgodnie z ułożonym programem, uczestnicy zjazdu wzięli udział w wspólnym obiedzie, który odbył się w salonach Kasyna i Koła Lit. Art. z udziałem przedstawicieli Komendy VI. Okręgu Z. S. Po obiedzie nastąpił wspólny wyjazd na Targi Wschodnie. Zawodnicy korzystali z wolnych biletów wstępu zaś osoby im towarzyszące z opłaty zniżonej. Po zwiedzeniu Targów Wschodnich, które uczyniły na przyjezdnych jak najlepsze wrażenie, nastąpił wspólny wyjazd i ponowne zaparkowanie maszyn przed Ratuszem. O godz. 20-tej nastąpiło uroczyste rozdanie nagród w pięknie udekorowanej zielenią i flagami sali Rady Miejskiej.

Uroczystość zaszczycili swą obecnością przedstawiciel p. Wojewody nacz., wydz. płk. Krzywoszyński, kierownik Okręgowego Urzędu P. W. i W. F. płk. Dr. Polniaszek, prezes Okr. VI. Z. S. wiceprezydent miasta Dr Jan Weryński, oficerowie komendy Z. S., prezes powiatu grodzkiego inż. Rusin itd. Do zebranych przemówił na wstępie prezes Klubu Mot. Z. S. Kozłowski, poczym zabrał

głos Protektor Zjazdu Prezydent miasta poseł Dr St. Ostrowski dziękując zawodnikom za poniesiony trud i zapraszając gorąco na następny zjazd w r. 1939. Po tym przemówieniu prez. Dr Ostrowski dokonał rozdania nagród.

NAGRODY.

1. Puchar przechodni P. Prezyd. Lwowa Dr S. Ostrowskiego — Małopol. Kl. Autom. — Lwów.
2. Puchar przechodni Dyr. Targów Wschodnich — Małopol. Kl. Autom. — Lwów.
3. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Kl. Motor. Z. S. — Warszawa.
4. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Polski Kl. Motocykl. — Warszawa.
5. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Dr Karol Kuhl — KMZS — Lwów.
6. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Szczotka Leopold — KMZS — Lwów.
7. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Mgr. Kuhl Leonard — KMZS — —Lwów.
8. Nagr. Klubu Motor. Z. S. we Lwowie — Klimkowska Janina — KMZS — Warszawa.
9. Nagr. Dyr. Targów Wschodnich — Kannenberg Zofia — MKA — Lwów.
10. Nagr. F-y A. S. Filipowicz — Perkowski Wacław — ŁKM — Łódź.
11. Nagr. F-y „Autosport" — Perkowski Wacław — ŁKM — Łódź.
12. Nagr. F-y „Gazolina" S. A. — Pilcer Władysław MKA — Lwów.
13. Nagr. F-y „Autosport" — Ogarek Eugeniusz — KMZS — Mościce.
14. Nagr. F-y „Castrol" — Voelnagel Andrzej — PKM — Warszawa.
15. Nagr. F-y „Motorcar" — Inż. Wein Stanisław — KMZS — Mościce.
16. Nagr. F-y „Motor" — Bader Mieczysław — MKA — Lwów.
17. Nagr. F-y „Gazy Ziemne" — Krzemiński Kazim. — KMZS — Lwów.
18. Nagr. F-y „Gazy Ziemne" — Zwolski Kazimierz — KMZS — Lwów.
19. Nagr. F-y „Małopolska" — Zwolski Kazimierz — KMZS — Lwów.
20. Nagr. F-y „Małopolska" — Fałatowicz Ryszard — KMZS — Mościce.
21. Nagr. F-y „Małopolska" — Geil Janusz —MKA — Lwów.
22. Nagr. Małopol. Kl. Automobil. — Kannenberg Zofia — MKA — Lwów.
23. Nagr. Małopol. Kl. Automobil. — Pilcer Władysław — MKA — Lwów.
24. Nagr. Mercedes-Benz — Dr Karol Kuhl — KMZS — Lwów.
25. Nagr. F-y J. Michalski — Złochowski Wacław — KMZS — Lwów.
26. Nagr. F-y „Polmin" — Pilcer Władysław — MKA — Lwów.
27. Nagr. F-y „Stomil" — Uznański Adam — MKA — Lwów.
28. Nagr. F-y „Stomil" — Krzemiński Kazim. — KMZS — Lwów.
29. Nagr. F-y „Vacum Oil Comp." — Kannenberg Zofia — MKA — Lwów.
30. Nagr. F-y „Autosprzęt" — Oleksy Kazimierz — KMZS — Lwów.
31. Nagr. Prez. Kom. Sport. MKA Dr I. Wygarda — Dr Schramm Franc. — MKA — Lwów.
32. Nagr. F-y L. Pawłowski — Krzemiński Kazim. — KMZS — Lwów.

Wyniki zespołowe

Lp.	Klub	Miasta	Sam.	Motoc.	Razem	Km.
1	Klub Motor. Z. S.	Lwów	7	18	25	9.843
2	Małopol. Kl. Automobil.	Lwów	24	—	24	8.171
3	Kl. Motor. Z. S.	Mościce	8	9	17	5.337
4	Kl. Motor. Z. S.	Lublin	—	21	21	4.828
5	Polski Kl. Motocyklowy	Warszawa	4	3	7	2.843
6	Kl. Motor. Z. S.	Warszawa	—	7	7	2.720
7	Łódzki Kl. Motocykl.	Łódź	—	1	1	896
8	Kl. Motor. Z. S.	Łuck	—	4	4	872
9	Zw. Org. Społeczn. Sekc. Mot.	Krzemieniec	1	3	4	823
10	Toruński Kl. Motocykl.	Toruń	—	1	1	770
11	Automob. Klub	Lublin	3	—	3	764
12	Klub Motocyklowy	Szopienice	—	1	1	380
13	Automob. Klub Poleski		1	—	1	310
14	Polski Touring Klub		1	1	2	292
15	Krak. Kl. Aut. Sekcja	Mościce	1	—	1	266
16	Automobil Klub Polski	Warszawa	1	—	1	214
17	„Legja"	Warszawa	—	1	1	201
18	Krakowski Kl. Automobil.	Kraków	1	—	1	179
19	Niezrzeszeni		5	5	10	3.179
20	Poza konkursem		1	3	3	—
			57	78	135	42.888
		W roku 1937	45	46	91	28.706
		Wzrost w r. 1938 o	27 %	70 %	48 %	49 %

Z życia motocyklowego klubu Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu

Zawsze z prawdziwą przyjemnością notujemy na łamach „MOTO” oddźwięki z życia i działalności klubów zrzeszonych w P. Z. M.

Wprawdzie wiele jeszcze klubów, czy to przez skromność, czy też opieszałość p.p. referentów prasowych nie dało nam znaku życia o sobie, spodziewamy się jednak, że zdopingowane dobrym przykładem nie pozwolą na siebie długo czekać i podzielą się ze swymi współkolegami po motorze — wrażeniami z większych czy wewnętrznych klubowych imprez i innych przejawów życia klubowego.

Tym przyjemniej jest nam notować często odgłosy życia M. K. Z. D. w Sosnowcu, który prowadzony energiczną ręką i z całym zrozumieniem ważności właśnie mniejszych ale za to częstszych imprez klubowych na swym terenie, daje dowód, że potrafi pracować.

Zarząd, kapitanat sportowy, turystyczny, referat wyszkoleniowy i propaganda działają bez zarzuty wzorowo.

Celowo opracowany plan pracy klubu, obejmujący zagadnienia sportu, turystyki, techniki, wyszkolenia itp., daje w wykonaniu satysfakcję Zarządowi — przyjemność i naukę członkom — zainteresowanie i rozrywkę publiczności z tego i sąsiednich terenów.

Zainteresowanych a niemogących brać udziału w imprezach informuje zawsze na czas, za pośrednictwem prasy miejscowej, sprawnie działający referat propagandowy.

Sezon jesienny wykorzystuje M. K. Z. D. na imprezy o charakterze P. W. Motorowego.

We wrześniu br. odbyły się na trasie Sarnów — Siewierz ciekawe zawody p. t. „Panuj zawsze nad maszyną” polegające na wykazaniu sprawności maszyny i umiejętności jazdy kierowcy.

W pierwszych dniach października urządzone były imprezy propagandowe w ramach tygodnia L. O. P. P.

Wreszcie projektowane zawody p. t. „Manewry jesienne motocyklistów” mają na celu wykazanie przydatności motocykla dla celów wojskowych w terenie i jednoczesne przeszkolenie wojskowe członków klubu.

Wycieczka do Krakowa i na Sowiniec ma być zamknięciem sezonu jesiennego.

Wierzymy, że program zimowy pracy M. K. Z. D. będzie nie mniej ciekawy i pożyteczny.

mgr. Z. R.

Skrzynka techniczna

DO

REDAKCJI „MOTO”.

W dniu 5.VIII rb. nabyłem motocykl marki Triumph ang. 500 cm górno zaw. 2 cyl. Speed Twin.

Firma zapewniła mię, że motocykl jest naoliwiony na 500 km. tymczasem gdy po 200 km. oddałem do przeglądu maszynę i okazało się że w skrzynce biegów niema ani kropli oliwy czy też smaru, obawiano się czy to poważnie nie zaszkodziło mechanizmowi przekładni.

Po przebyciu 600 km. stwierdziłem, że w prawym cylindrze zupełnie mała kompesja, natomiast w lewym duża, jakie mogą być ku temu powody i jak je usunąć.

W czasie jazdy i szybkiego przyśpieszenia słychać metaliczne dźwięki w motorze, czy może to powodować łańcuch przedni od wału głównego uderzając o ścianki karteru.

Jak regulować zawory szczelnie osłonięte, czy zdejmować całą osłonę czy też otworami zakrytymi pokrywami w formie śrub. Jakie luzy winny posiadać popychacze?

Czy oliwienie obiegowe można regulować i w jaki sposób.

Mieszkam na odludnej wsi, gdzie nie mogę zasięgnąć żadnej fachowej porady, to też zwracam się do Redakcji z uprzejmą prożbą o łaskawe udzielenie mi na łamach „Moto” odpowiedzi, względnie piśmiennej listownie za co będę bardzo wdzięczny i wszelkie koszta z tym związane odwrotnie prześlę.

Nadmieniam, że jestem długoletnim prenumeratorem „Moto” i członkiem Klubu Motocyklowego Zw. Strzeleckiego w Wilnie, lecz odległość 180 km. jaka mię dzieli od Wilna uniemożliwia mi korzystanie z porad Klubu.

Jan Karbowniczek

Odpowiedź na list p. Jana Karbowicza z Gierczan woj. Wileńskie.

List Sz. Pana pozwolimy sobie rozbić na części, z których każdą omówimy osobną odpowiedzią, a to celem ułatwienia szerokim rzeszom czytelników korzystania z tych odpowiedzi.

1) Brak oliwy w skrzynce przekładni nie zauważony w porę może spowodować bardzo poważne uszkodzenie mechanizmu. W przypadku opisanym przez Sz. Pana wydaje się mało prawdopodobne niedopatrzenie ze strony firmy, która motocykl składała, natomiast prawdopodobne, jest, że oliwa ze skrzynki przekładni w czasie pracy silnika przedostała się do komory sprzęgła skutkiem nieszczelności. Sprawdzić to można w sposób następujący: należy nalać świeżej oliwy do skrzynki przekładni, do pewnego poziomu, poczem co pewien okres czasu (np. co 100 km) poziom ten sprawdzać, jeśli stwierdzimy gwałtowny ubytek oleju świadczyć to będzie o słuszności naszych założeń, należy wówczas skrzynkę przekładni zdemontować i uszczelnienie naprawić. Jeśli wypadek ten zaistniał w motocyklu Sz. Pana, to na przestrzeni 200 km. nie wywołał poważnych uszkodzeń, może jedynie mieć wpływ w przyszłości na szybsze zużycie się poszczególnych części.

2) Brak kompresji w jednym z cylindrów może mieć wiele przyczyn. Przede wszystkim należy zdemontować cylinder i sprawdzić czy pierścienie tłokowe nie zostały uszkodzone, sprawdzić czy który z zaworów nie został uszkodzony (skrzywiony czy t. p.), sprawdzić sprężyny zaworowe czy nie siadły, zwłaszcza wydechowe. Po sprawdzeniu części uszkodzone zastąpić nowymi, silnik zmontować ustalając luzy zaworowe: Wydechowy 0,15; ssący 0,1.

3) Metaliczne dźwięki w silniku, które jak Sz. Pan opisuje występują i przy przyspieszeniu biegu motoc. mogą powstawać skutkiem uszkodzenia pierścieni tłokowych, co jest równocześnie powodem braku kompresji jak w pkt. 2, jak również przyczyną tych stuków mogą być niewłaściwe luzy zaworowe. Natomiast uderzenie łańcucha o ścianki karteru jest mało prawdopodobne i sprawdzenie tego należałoby odłożyć na koniec po wyczerpaniu wszystkich środków.

4) Zawory w silniku motocykla posiadanego przez Sz. Pana regulować można bez zdejmowania osłon, wystarczy odkręcić pokrywki w kształcie śrub. Wielkość luzów podaliśmy w pkt. 2.

5) Oliwienie obiegowe można regulować przez dławienie. Sposób regulacji winien być podany w opisie obsługi motocykla, ponieważ są to dane specyficzne dla każdej konstrukcji, typu itp. Jeśli Sz. Pan opisu obsługi nie posiada proszę się zwrócić do firmy, która motocykl sprzedała o dostarczenie takowego wzgl. o podanie wyczerpujących danych odnośnie regulacji olejenia.

OD REDAKCJI

PROSIMY O NADSYŁANIE ZAPYTAŃ. CHĘTNIE BĘDZIEMY SŁUŻYLI WSZELKIMI TECHNICZNYMI INFORMACJAMI.

Motoryzujemy się sami

NOWA WYTWÓRNIA SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO.

Zakłady Lilpop, Rau i Loevenstein budują fabrykę silników w Lublinie.

Rok bieżący w dziele motoryzacji naszego kraju jest rokiem przełomowym, rokiem nader dla nas pomyślnym.

W chwili obecnej, jak nas informuje statystyka, przybytek taboru motorowego w roku bieżącym w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł prawie o 100%.

Zapotrzebowanie na pojazdy mechaniczne zwiększa się stale, w związku z tym często nawet daje się zauważyć na rynku ciekawy objaw, że popyt na sprzęt motorowy jest większy niż podaż, że często trzeba na maszynę czekać i to po 2 lub 3 miesiące.

Objaw to ciekawy i radosny dla nas, ale wymownie i dobitnie świadczący o tym, że najwyższy już czas na to byśmy posiadali własne w y t w ó r n i e nie montownie, które przy entuzjazmie społeczeństwa do produktów krajowej produkcji mają doskonałe szanse nie do wegetowania a prosperity.

Przecież do chwili obecnej właściwie to nie my motoryzujemy się, a nas motoryzują.

Przecież właściwe całe tak duże już dziś zapotrzebowanie naszego rynku motorowego pokrywane jest pojazdami importowanymi lub w najlepszym wypadku montowanymi w kraju na podstawie obcych licencji.

Pomocniczy przemysł motoryzacyjny jak nas informuje „Spis części do pojazdów mechanicznych”, wydany przez Grupę Przemysłu Motoryzacyjnego przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych, jest już w chwili obecnej przygotowany dostatecznie do zaspokojenia potrzeb p r o d u k c j i.

Nie posiadamy jeszcze własnego silnika a właściwie nie posiadamy dostatecznej dozy inicjatywy, odwagi czy ryzyka handlowego, by skonstruowane już, może jeszcze nie doskonałe ale jednak dobre silniki własne wyciągnąć na światło dzienne, próbować, ulepszać i produkować seryjnie.

Wrzesień br. przyniósł wreszcie pewną zmianę na korzyść.

Znane z licencyjnej produkcji „Opli”, Chevroletów” i „Buicków” Zakłady przemysłowe Lilpop, Rau i Loevenstein, postanowiły, po wieloletnich drobiazgowych badaniach, studiach i próbach, przystąpić do produkcji krajowego silnika samochodowego typu Chevrolet i w tym celu przystępują do budowy fabryki silników w Lublinie.

Zakałdy Lilpopa, pragnąc jaknajdoskonalej wywiązać się z technicznego rozwiązania produkcji, oparły się na najpotężniejszym dziś amerykańskim koncernie samochodowym General Motors, z którym już obecnie są w ścisłym kontakcie, i z którego doświadczeń technicznych i handlowych korzystają i korzystać będą.

Do czasu wyszkolenia odpowiednich kadr własnych fachowców, obsadę techniczną fabryki stanowić będą Polacy sprowadzeni z amerykańskich zakładów General Motors.

W dniu 27 września br. odbyła się w Lublinie doniosła uroczystość założenia kamienia węgielnego i poświęcenia podwalin pod nową fabrykę.

W uroczystości wzięli udział pp.: wiceminister komunikacji Julian Piasecki, reprezentant Ministerstwa Spraw Wojskowych, dowódca O. K. gen. Smorawiński, wojewoda lubelski de Trammecourt, prezydent m. Lublina Listowski, przedstawiciele broni pancernych, ministerstwa przemysłu i handlu, komunikacji, przemysłu metalowego i samochodowego, przedstawiciele organizacji motoryzacyjnych: Automobilklubu Polski, Polskiego Związku Motocyklowego i Touring Klubu.

Z ramienia Polskiego Związku Motocyklowego udział w uroczystości poświęcenia kamienia węgielnego wziął p. kpt. Krupiński Hieronim sekretarz generalny P. Z. M. Przybył również specjalny wysłannik General Motors, władze zakładów Lilpopa w osobach pp.: prezesa rady nadzorczej A. Rotwanda, wiceprezesa min. Cz. Klarnera, dyrektorów: Z Rytla i J. Zaporskiego.

Ponadto zjechali się liczni sprzedawcy rejonowi Lilpopa oraz przybyły grupy dziennikarzy stołecznych i miejscowych.

Zaproszeni goście przybyli z Warszawy specjalnym pociągiem, który dowiózł ich nowo zbudowaną przez Zakłady Lilpopa bocznicę kolejową bezpośrednio do miejsca, gdzie w niedalekiej przyszłości staną hale fabryki samochodów.

Według informacji p. prezesa Rotwanda w roku bieżącym mają być wykończone hale fabryczne, w roku przyszłym reszta fabryki, uruchomienie fabryki ma nastąpić w końcu roku 1939.

Inicjatywa Zakładów Lilpopa, Rau i Loevenstein w obecnych naszych warunkach jest olbrzymim krokiem naprzód.

Należy przypuszczać że krok ten nie pozostanie odosobnionym, że zachęcone dobrym przykładem, zdecydują się na produkcję i inne noszące się już z tymi zamiarami koncerny jak np. Wspólnota Interesów itp.

Kraj nasz przy obecnym rozmachu i zrozumieniu sprawy motoryzacji, potrzebuje i potrzebować będzie coraz więcej pojazdów mechanicznych, a pieniądze dotąd wywożone na ten cel zagrancię, muszą pozostać w kraju.

Nowej placówce motoryzacyjnej w pięknym dziele Szczęść Boże.

Mgr Z. R.

NOWE WYDAWNICTWA.

Stanisław Szydelski.

JEDZIEMY DO ITALII.

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie wydany został nowy przewodnik turystyczny przeznaczony dla turystów motorowych, obejmujący trasę wycieczki z Warszawy przez Czechy, Austrię do Italii.

Autor, znany nam już zresztą z artykułów turystycznych w „A. T. S.”, prasie codziennej oraz z dziełka p. t. „Samochodem nad Adriatyk”, „przysięgły latający Holender” doskonały turysta i sportowiec motorowy opisuje tym razem swoje wrażenia z ostatniej wycieczki do krainy wiecznego słońca — Italii.

Starannie opracowane dzieło zilustrowane kilkudziesięciu fotografiami z trasy, zaopatrzone jest w mapkę, szlak jazdy, kalkulację kosztów, oraz zawiera cały szereg pożytecznych spostrzeżeń i uwag dotyczących stanu dróg, stacji obsługi, pensjonatów, hoteli, garażów itp.

Trasa wycieczki, podzielona na 20 etapów dziennych, prowadzi z Warszawy przez Cieszyn — Wiedeń — Zell am See — Grossglockner — Cortina d'Amperro — Bolonię — Florencję — Rzym — Neapol (Pompeia, Herculanum, Wezuwiusz) — Solerno — Amantea — Villa S. Giowanni — Messynę — Taorminę — Castrovillari — Neapol — Pisę — Viareggio — Parmę — Brescię — Riva — Bolzano — Insbruck — St. Johan i Tirol — Wiedeń — Cieszyn — Katowice do Warszawy i obejmuje razem 6435 km.

Opis podróży napisany barwnie i zajmująco wskazuje godne uwagi miejscowości zabytki, muzea, galerie oraz ich historię.

Ostatni wreszcie rozdział zawierający rady praktyczne dyktowane doświadczeniem, czyni z książki nietylko ozdobę biblioteki, ale pożytecznego towarzysza dla każdego turysty wybierającego się do Italii. *Z. R.*

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . zł 5.00
Półrocznie . . . . . . zł 3.00
Konto rozrachunkowe (tylko dla wpłat prenumeraty) Warszawa I, nr 247.

REDAKCJA:

Redaktor przyjmuje w lokalu Polskiego Związku Motocyklowego po uprzednim telefonicznym porozumieniu się z zainteresowanymi. Telefon 7.15-30 lub Nr. 4-14-56.

ADMINISTRACJA:

Administracja jest czynna w poniedziałki, środy i piątki od godz. 18 — 21, Aleja Szucha 29. Konto w P. K. O. Nr 22.680.

WYDAWCA: POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

Zakl. Graf. „DRUKPRASA” Sp. z ogr. odp. Nowy-Świat 54, tel. 615-56 i 242-40.